Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 04 / 05. JANUAR 2022

Formel 1: Pierre Gasly im Interview

Keine Belohnung für Mega-Saison

F1: Mercedes-Ärger

FIA verspricht Aufklärung

MotoGP-Interview

Was macht Jorge Lorenzo?

Mitmachen und gewinnen!

DIE GROSSE LESERWAHL

1. Preis
Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 04



Rallye Dakar (Auto)

Holpriger Start für neuen Hybrid-Audi



Porsche LMDh-Entwicklung

Verzögerung bei Prototypen-Premiere



Rallye Dakar (Motorrad)

Favoriten straucheln beim Wüsten-Auftakt

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



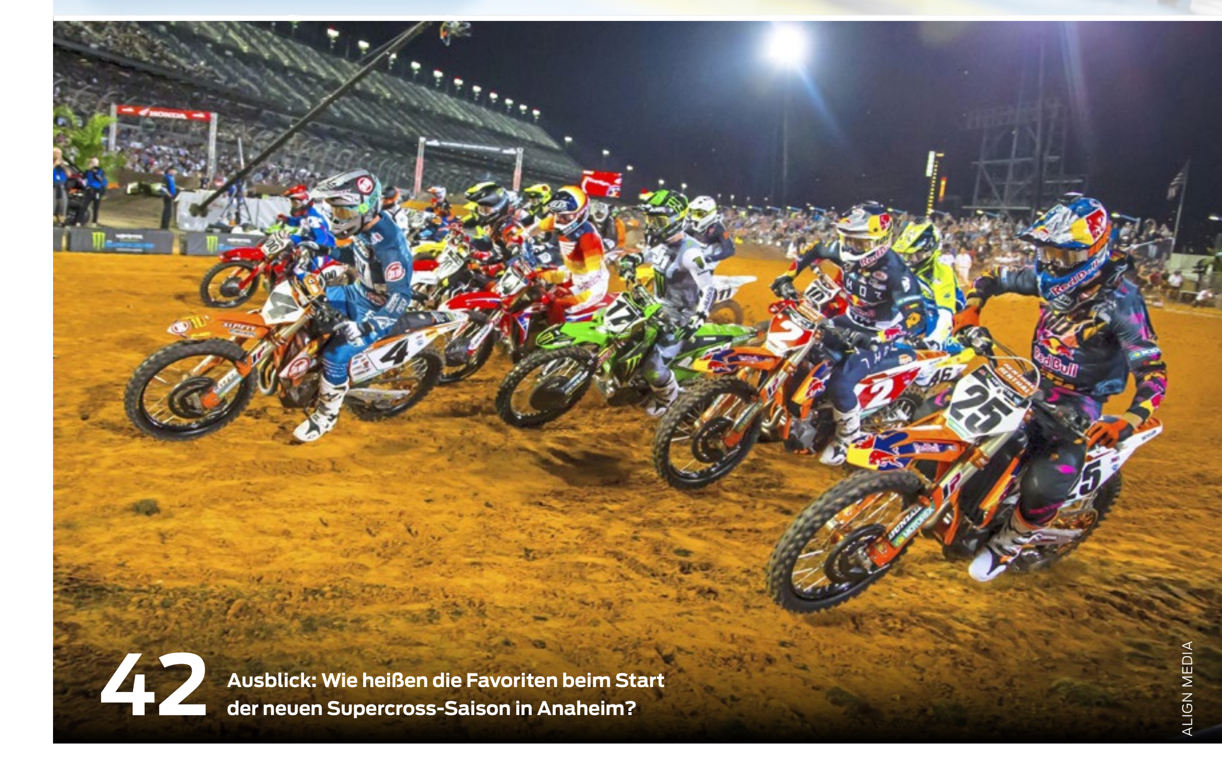
MOTORSPORT IMAGES

10 Rückblick: Der Adelaide-Grand-Prix 1991 hielt lange den Rekord für das kürzeste F1-Rennen aller Zeiten



WTCR

30 Porträt: Yann Ehrlacher stürmte in jungen Jahren nun schon zum zweiten Mal auf den WTCR-Gipfel



ALIGN MEDIA

42 Ausblick: Wie heißen die Favoriten beim Start der neuen Supercross-Saison in Anaheim?

16 Abschied: Nach fünf Jahren schickt M-Sport den Fiesta WRC in Rente

RED BULL



38 Premiere: Michele Pirro drehte die ersten Runden mit der neuen MotoE-Ducati

DUCATI



MSa-Paddock



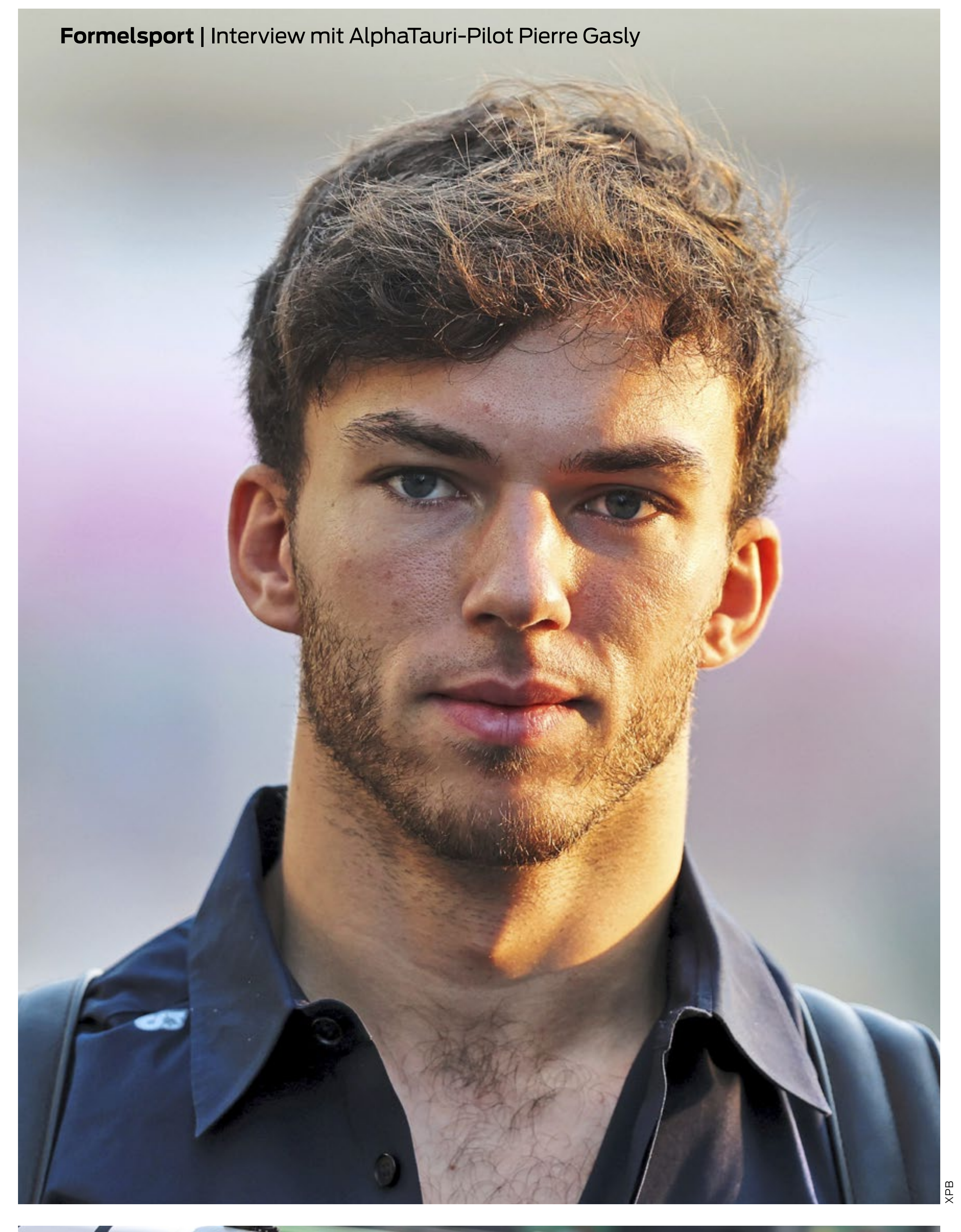
BEIDE SEITEN ÜBERRASCHT
WRC2-Weltmeister Andreas Mikkelsen hätte kaum gedacht, zwischen WM-Finale und Saisonbeginn in Arabien auf Rallye-Reporter Reiner Kuhn zu treffen. Der Norweger wusste bis wenige Stunden vor Abflug nicht, dass er an der Dakar teilnehmen würde.



DOCH NOCH WIEDERERKANNT
Drei Jahre lang hatte Reiner Kuhn Prodrive-Teamchef David Richards und Technik-Direktor David Lapworth nicht gesehen, in der arabischen Wüste konnten die drei Haudegen vergleichen, wer in der abgelaufenen Zeit grauer geworden ist.



KAMPF DEN WEIHNACHTS-KILOS
Nach den Festtags-Schlemmereien sind bei so manchem wohl die Kalorienzähler explodiert. Dem entgegen stellten Philipp Körner (l.) und Michael Bräutigam ihre Schrittzähler, die bei einer Nordschleife-Wanderung rund 30 000 Schritte notieren konnten.


XPB

Pierre Gasly gehörte zu den besten Fahrern der Saison. Nie sammelte der Franzose mehr Punkte. Im Interview spricht er über seine Entwicklung, AlphaTauri und mögliche Optionen für die Zukunft.

Von: **Andreas Haupt**

Sie haben in unserem letzten Interview gesagt, AlphaTauri müsse 2021 den nächsten Schritt als Team gehen. Haben Sie das Ziel erreicht?
Ich bin extrem zufrieden mit den Fortschritten. Wir hatten 2020 schon eine tolle Saison und haben 2021 noch mehr von uns gezeigt. In absoluten Rennergebnissen fehlt natürlich der Sieg. Aber bei der Konstanz haben wir zugelegt. Wir waren in der Qualifikation 16-mal in den Top 6 (v. d. Redaktion angepasst). Ich bin da, glaube ich, der Drittbeste nach Max und Lewis. Mit unserem Auto haben wir wirklich das meiste herausgeholt. An Sonntagen hatten wir ein paar sehr gute Rennen. Für mich gibt es viel Positives mitzunehmen. Letztes Jahr haben wir ein starkes Team geformt. Die Automatismen waren da aber noch etwas neu. Dieses Jahr haben wir ein gutes Produkt auf die Räder gestellt – und in den meisten Fällen die Performance aus dem Auto gequetscht.

Wo waren die Stärken und Schwächen des Autos?
Das ist schwer zu sagen. Weil es letztendlich von der Strecke und den Bedingungen abhängt. Ich würde sagen, dass uns beim Gesamtabtrieb noch etwas fehlt – verglichen mit den Gegnern in unserem Umfeld. Ferrari und McLaren haben größere Budgets. Da fehlt uns etwas. Traktion ist ein Bereich, wo wir normalerweise straucheln. Als Gesamtpaket arbeitet das Auto aber gut.

Die Alpine-Fahrer haben behauptet, AlphaTauri hätte das drittbeste Auto, wenn das Team alles hinbekomme?
Nein. Das ist einfach zu sagen, wenn wir ihnen einheizen. Aber wenn ich mir die Leistungen von McLaren mit Lando und Daniel anschaue, ihre Konstanz, und Ferrari dazunehme, ist das kein wirklich objektives Urteil. Ferrari und McLaren sind klar schneller als wir. Zwischen uns und

Pierre Gasly stieg in Aserbaidschan auf das Podest. 15 von 22 Rennen beendete er in den Punkterängen
XPB

„Ich bereite mich auf alle möglichen Szenarien vor“

Alpine geht es eng zu. Das zeigt die Meisterschaft.

Mit zwei Pierre Gaslys wäre AlphaTauri locker Fünfter. Erwarten Sie 2022 mehr Gegenwehr von Yuki Tsunoda.
Ich denke schon. Das Level in der Formel 1, speziell im Mittelfeld, ist extrem hoch. Daniel und Lando im McLaren. Charles und Carlos im Ferrari. Fernando als zweifacher Weltmeister zusammen mit Esteban für Alpine. Sebastian als vierfacher Weltmeister im Aston Martin und Lance. Da ist es hart, gegen diese Jungs konstant über eine Saison hinweg zu bestehen. Das war sicher keine einfache Saison für einen Newcomer. Gleichzeitig hat er in den letzten Rennen aber eine ansprechende Pace gezeigt. Ich glaube an ihn. Er hat das Talent und den Speed, um hier zu sein. Viele Leute denken und sprechen gut über ihn. Ein zweites Jahr in der Formel 1 mit mehr Erfahrung ist immer einfacher.

110 Punkte: Sie sind einer der Fahrer der Saison. Gibt es irgendwas zu mäkeln?
Es gibt überall ein wenig zu verbessern. Als Fahrer sehe ich es so: Wir können uns mit einem normalen Geschäft vergleichen. Da gibt es verschiedene Abteilungen. Das Marketing, Kommunikation, Management, Produktion. In all diesen Bereichen kannst du immer mehr herausholen. Ob es die Vorbereitung, die Erholung, die Ernährung, die Planung, das Maximieren deiner Energie während der Rennwochenenden ist. Die Art, wie man mit den Ingenieuren zusammenarbeitet. Die Konstanz. Keine Fehler zu machen. Die richtigen Entscheidungen zu treffen bei jedem Start. Das Reifenmanagement. Ich bin mit meiner generellen Leistung sehr zufrieden.

Sind Sie besser denn je?
Sie erleben den besten Pierre Gasly jemals in der Formel 1. Ich habe auch das Gefühl, dass ich mit mehr Erfahrung ein besseres Verständnis von allem bekomme, was um mich herum passiert. Ich habe die Dinge viel mehr unter Kontrolle. Ich weiß genau, was ich vom Auto will – und vom Team. Ich glaube, dass das Jahr für Jahr immer besser wird.

> „In der Formel 1 geht alles sehr schnell. Ich mache mir nicht allzu viele Sorgen. Es werden sich Möglichkeiten auftun. Das weiß ich.“
>
> Pierre Gasly

Sie waren enttäuscht, nicht für den zweiten Red Bull nominiert zu werden. Sergio Pérez erhielt wieder den Zuschlag. Sind Sie über AlphaTauri hinausgewachsen?
Nein. Mein Verlangen, mein Wille, um Weltmeisterschaften zu kämpfen, ist sehr stark. Ich bin in der Formel 1, um an der Spitze zu kämpfen. Das motiviert mich, mich ständig zu verbessern. Ich werde nicht lügen. Es ist schwer, eine solche Saison abzuliefern. Und wenn ich mich dann mit denen vergleiche, die die Möglichkeit auf einen Red-Bull-Sitz bekommen haben, dann enttäuscht das. Auf Basis der Zahlen und Ergebnisse habe ich eine bessere Performance abgeliefert als jeder andere in diesem Team. Am Ende des Tages erhalte ich dafür aber nicht die Anerkennung und Belohnung. Das ist schwer zu schlucken. Das enttäuscht mich natürlich. Ich weiß, was ich in diesem Sport erreichen will. Ich will an der Spitze kämpfen. Das hat sich nicht geändert. Im nächsten Jahr wird es noch nicht so weit sein. Das heißt aber nicht, wenn es 2022 nicht so weit ist, dass es 2023 nicht passiert. Ich gebe weiter Vollgas und glaube an mich. Ich hoffe, dass der AlphaTauri trotz des Reglement-Umbruchs genauso gut sein wird wie in dieser Saison.

Haben Sie Angst, in einem Mittelfeld-Team zu versauern und es nicht mehr zu einem Topteam zu schaffen? Red Bull ist dicht. Ferrari auch. Mercedes ebenso.
Nein, weil sich der Markt ändern wird. Bei vielen Fahrern laufen die Verträge 2023 aus. Da werden sich Möglichkeiten auftun. In der Formel 1 geht alles sehr schnell. Ich mache mir nicht allzu viele Sorgen. Es kommen Chancen. Das weiß ich. Wir werden sehen, wann es der richtige Zeitpunkt ist. Momentan konzentriere ich mich auf jedes Rennwochenende, auf meine Performance. Ich gebe mein Bestes. Das Beste, was ich machen kann, ist, Ergebnisse wie in Mexiko zu wiederholen. Fünfter in der Qualifikation zu werden – hinter den Mercedes und Red Bull in einem Mittelfeldauto. Mit einem schnelleren Auto würde ich sicher besser abschneiden. Das ist das Einzige, was zählt.

Ihr Vertrag gilt noch bis einschließlich 2023, oder?
Der Vertrag läuft bis 2023. Im Moment ist der Plan für ein Cockpit 2024. Das werden wir sehen. Wie gesagt, die Lage in der Formel 1 ändert sich schnell. Ich weiß nicht, was Red Bull mit mir vorhat. Ob sie weitermachen wollen oder mich vorher freigeben. Darüber sprechen wir später.

Wohin kann AlphaTauri 2022 springen?
In einer perfekten Welt können wir bestenfalls Zweiter werden. Red Bull wird immer vor uns sein. Aber nur, wenn jeder es mit dem neuen Auto verbockt. Das kommt in meinen wildesten Träumen vor, ist aber nicht realistisch. Wir sehen es als Chance. Jeder startet mit einem weißen Blatt Papier. Dabei kann man etwas finden, was andere noch nicht getan haben. Das kann potenziell den Unterschied ausmachen. Auf der anderen Seite kannst du auch in die falsche Richtung laufen mit dem Design. Das wäre eine böse Überraschung. Ich bereite mich deshalb auf alle möglichen Szenarien vor. Vielleicht wird es besser als diese Saison laufen und wir stehen dort, wo McLaren aktuell ist. Vielleicht bleiben wir, wo wir sind. Vielleicht kämpfen wir aber darum, überhaupt in die Top 10 zu kommen. Oder noch schlimmer. Man muss realistisch bleiben. Nächstes Jahr könnte schon hart werden. Wir kommen aus einem Jahr, in dem wir regelmäßig in den Top 6 oder Top 10 waren. Da musst du im Hinterkopf haben, dass es schlechter laufen könnte. Wir wollen aber positiv denken.

Das neue Auto kennen Sie nur aus dem Simulator. Wie können Sie helfen?
Im Simulator arbeitest du mit Annahmen. Was die Ingenieure glauben, wie das Auto sein wird. Wie es sich verhalten wird. Es liegt dann am Fahrer, eine klare Rückmeldung zu geben. Wo sind die größten Limitationen? Wo könnte am meisten Rundenzeit stecken? Das gibt den Ingenieuren eine Richtung, worauf sie sich stürzen können. Aber wir müssen abwarten, bis das Auto mal in echt fährt. Bis dahin ist es schwer abzuschätzen. Ganz anders als in den letzten Jahren. Es wird ein großer Faktor sein, wie schnell man sich ab dem ersten Test bewegt. Wie schnell man lernt und sich verbessert.

Freuen Sie sich auf 2022 oder haben Sie mehr Angst?
Ich bin aufgeregt, weil es eine Chance ist. Für das Team und mich. Gleichzeitig wäre es blauäugig zu sagen, es sei nur eine Chance für uns. Jedem kann ein großer Schritt vorwärts gelingen. Das ist mir bewusst. Ich weiß, dass alles passieren kann. Im Guten wie im Schlechten. Was ich bisher vom Auto sehe, stimmt mich positiv. Hoffentlich gelingt uns eine Überraschung wie damals BrawnGP. ■



Pierre Gasly

Geburtstag: 07.02.1996
Geburtsort: Rouen
Herkunftsland: Frankreich



High Noon vor dem Finale: Hamilton und Verstappen nehmen vor dem WM-Pokal Aufstellung

Mercedes im Schmollw

Vier Tage nach dem Saisonfinale war es endlich offiziell: Max Verstappen ist Weltmeister. Mercedes verzichtete auf eine Berufung, fühlt sich aber weiter ungerecht behandelt.

Von: **Michael Schmidt**

Max Verstappen musste 91 Stunden warten, bis er auch offiziell neuer Formel-1-Weltmeister war. Vier Tage nach dem WM-Finale in Abu Dhabi zog Mercedes sein Recht auf Berufung zurück. Unter stillem Protest. Teamchef Toto Wolff und Lewis Hamilton hadern immer noch mit einer Entscheidung, die ihrer Meinung nach das Resultat zahlreicher Regelverstöße war.

Mercedes verzichtete auf eine Berufung, weil man vor einem Sportgericht wenig Chancen auf Wiedergutmachung sah. Die FIA hätte sich schon selbst anklagen müssen. Es war ihr Angestellter Michael Masi, der sich beim Re-Start über einige Regeln hinweggesetzt hatte, auch wenn ihn Artikel 15.3 insofern entlastet, als dass er bei einer Safety-Car-Phase absolute Autorität hat. Vor einem Zivilgericht hätte der Kläger vermutlich gewonnen. Doch Mercedes war auch klar, dass man mit einer WM-Entscheidung am grünen Tisch irgendwann im Frühjahr 2022 den Zorn der Motorsportgemeinde auf sich geladen hätte.

> „Es wird lange dauern, das zu verdauen. Vollständig werden wir nie darüber hinwegkommen. Lewis und ich verfallen trotzdem nicht in eine kollektive Depression."
>
> Toto Wolff

Bei einem so langen Nachspiel wären wohl viele Red Bulls Kritik vom „schlechten Verlierer" gefolgt. Mercedes stellte sich mit seinem Protest auch hinter seinen Fahrer: „Es muss für Lewis schrecklich gewesen sein, eine Weltmeisterschaft dadurch verloren zu haben, dass fundamentale Prinzipien der Fairness verletzt worden sind. Wenn nicht mehr die Stoppuhr entscheidet, bekommst du Zweifel, ob das noch alles mit rechten Dingen zugeht. Am Ende haben wir uns



WILHELM

in Absprache mit ihm dafür entschieden, nicht in Berufung zu gehen. Lewis wollte keine Entscheidung im Gerichtssaal.“

Hamilton nicht in Paris

Die Pressekonferenz von Toto Wolff vier Tage nach dem Finale erinnerte an eine Beerdigung. Immer wieder wurde betont, wie desillusioniert man sei, dass einem der WM-Titel auf diese Weise gestohlen wurde. „Es wird lange dauern, das zu verdauen. Vollständig werden wir nie darüber hinwegkommen“, betonte Wolff. Als Zeichen nach außen schwänzten er und Hamilton die FIA-Preisverleihung. Sie schickten auch keinen Mercedes W12 nach Paris. Der Konstrukteurs-Pokal wurde in Abwesenheit des Siegerautos an James Allison übergeben.

Mercedes spielte die Opferrolle so geschickt, dass in der englischen Presse bereits die Panik ausbrach, Hamilton könnte sich aus Groll über den „gestohlenen“ Titel zurückziehen. Der Engländer mag sich im Winter in den Schmollwinkel zurückziehen wie Ayrton Senna im Winter 1992/1993, doch er wird in Bahrain am Start stehen. Noch hungriger und noch motivierter, um sich das zurückzuholen, was ihm durch das Safety Car genommen wurde. Ein Rücktritt käme einer Kapitulation gleich. Das würde nicht zu Hamilton passen. Der WM-Zweite ist ein Kämpfer.

Immerhin akzeptierte der Weltverband, dass in Abu Dhabi nicht alles nach den Statuten abgelaufen ist. Und nicht nur dort. Die rote Flagge in Baku war genauso wenig durch die Regeln abgedeckt. Auch hier war der Wunsch nach einem Ende unter Renntempo heimlicher Befehl. Und bei der ersten roten Flagge in Jeddah bestimmte weniger die Sicherheit die Entscheidung des Rennleiters, sondern die stille Ansage, dass man den Zuschauern nicht allzu viele Runden hinter dem Safety Car zumuten will.

Der scheidende Präsident Jean Todt beauftragte in seiner letzten Amtshandlung eine Kommission damit, dass alle strittigen Fälle der Saison 2021 analysiert und die Regeln entsprechend umgeschrieben werden, sodass man in Zukunft zu einheitlichen Entscheidungen kommt. „Wir erwarten nicht nur Worte, sondern Taten. Und wir werden die FIA dafür verantwortlich machen“, drohte Wolff. Das wird sich wohl als frommer Wunsch erweisen. Einheitliche Urteile liegen immer im Auge des Betrachters. „Einer ist zufrieden, der andere nicht“, sagt Ferrari-Rennleiter Mattia Binotto aus eigener Erfahrung.

Sosehr Hamilton seinen achten Titel unter dem Licht seiner Überlegenheit in den letzten vier Rennen verdient gehabt hätte, so wichtig war es Wolff zu zeigen, dass die Schritte von Mercedes nicht gegen den WM-Rivalen gerichtet waren: „Wir werden kein schlechtes Wort über Max und Red Bull verlieren. Sie waren herausragende Wettbewerber, die uns bis an die Grenze gefordert haben. Max ist ein würdiger Weltmeister. Er hat es persönlich nicht verdient, dass durch die Ereignisse von Abu Dhabi ein Schatten auf diese Weltmeisterschaft gefallen ist.“

Als die WM-Endstände endlich amtlich waren, gab sich sogar Red-Bull-Sportchef Helmut Marko versöhnlich. Mercedes sei ein hochrespektabler Gegner gewesen, und Toto Wolff mache einen tollen Job. Und wenn es da je böses Blut zwischen den beiden Teams und den handelnden Personen gegeben habe, dann sei das aus Emotionen heraus entstanden. Max Verstappen gab zu, dass er am Ende der Glücklichere war: „Lewis war das ganze Rennen schneller. Ich konnte nur so nah dranbleiben wie möglich und hoffen. Wäre ich aus seinem Boxenstopp-Fenster gefallen, hätte er wie ich auf weiche Reifen wechseln können. So hat es sich für mich ausgezahlt, dass ich alles gegeben habe, statt mich fallen zu lassen.“ Der 24-jährige Niederländer ist am Ziel seiner Wünsche. Nicht aber am Ende seiner Mission: „Ich hoffe, dass noch viele Titel folgen.“ ■


WILHELM

Da konnten Bottas, Wolff und Hamilton noch lachen


WILHELM

Direktes Duell: 21 Mal trafen Hamilton und Verstappen aufeinander


WILHELM

Verstappen im Champagner-Regen: WM-Feier unter Vorbehalt

Formel 1

Schumi für Ferrari

Mick Schumacher wird für seine Leistungen belohnt. Der 22-Jährige schlüpft in der kommenden Saison in eine Doppelrolle. Er ist weiter Stammpilot von Haas und bei elf Rennen Ersatzfahrer von Ferrari.

Von: **Michael Schmidt**

Haas will 2022 den Absprung von ganz hinten ins Mittelfeld schaffen. Die Hoffnungen ruhen auf dem neuen Auto – und auf Mick Schumacher. Im Vorjahr hatte der 22-jährige Deutsche seine erste Saison im Team der Amerikaner abgespult und am Ende des Feldes seine Formel-1-Lektion gelernt.

Der Job bei Haas ist nicht der einzige, den Schumacher im neuen Jahr ausfüllt. Ferrari hat ihn bei elf Grands Prix als seinen Ersatzfahrer nominiert. Fällt dabei Charles Leclerc oder Carlos Sainz kurzfristig aus, würde Schumacher ins Werksteam aufrücken, und Haas müsste stattdessen seinen Reserve-Piloten Pietro Fittipaldi in das vakante Cockpit setzen. Schumacher teilt sich die Ersatzfahrer-Rolle mit Ex-Alfa-Pilot Antonio Giovinazzi, der parallel Formel E fährt.

Mit der Entwicklung des neuen Autos kommt Ferrari nach eigener Aussage gut voran. Teamchef Binotto verspricht innovative Lösungen. Der 2022er Ferrari soll Mitte Februar der Weltöffentlichkeit vorgestellt werden. ■



WILHELM

Mick Schumacher ist seit 2019 Teil des Ferrari-Förderprogramms

Formel 1

Werbung für Motoren

Die Formel 1 fährt mit den effizientesten Hybrid-Motoren der Welt, verkauft ihre Technik aber schlecht. Damit soll bald Schluss sein. F1-Chef Stefano Domenicali will die Hersteller zu mehr Offenheit animieren.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 läutet 2022 mit neuen Autos ein neues Zeitalter ein. Die Technik soll den Fans über die Medien besser zugänglich gemacht werden. Ab der kommenden Saison sollen die Teams dazu verpflichtet werden, jede Neuentwicklung der Öffentlichkeit zeigen. Das Projekt läuft unter dem Arbeitstitel „show and tell".

Auch bei der Technik unter der Verkleidung soll es mehr Offenheit geben. Nur gibt es dazu noch keine detaillierten Pläne. Bislang versteckten die vier Hersteller – Mercedes, Ferrari, Renault und Honda – ihre V6-Turbomotoren so gut es ging. Damit soll bald Schluss sein. Die Formel 1 will ihr Produkt zukünftig besser vermarkten. F1-Boss Stefano Domenicali gibt zu: „Wir haben bisher keine vernünftige Werbung für unser Produkt gemacht. Wir haben nicht deutlich vermittelt, wer wir sind und für was wir stehen. Das muss aufhören."

Es muss mehr kommen – und es soll mehr kommen. Womöglich eine Art „show and tell" für die Motoren: „Wir sind Motorsport und nicht nur ein Labor für Technik und Forschung. Wir müssen den Leuten etwas geben. Sonst wären wir nicht hier. Es ist Zeit, aus der Ecke zu kommen, und sicherzustellen, dass jeder versteht, wer wir sind." Zum Umdenken könnte die Hersteller das Einfrieren der Motoren bewegen. Ab 2022 werden die einzelnen Komponenten Schritt für Schritt homologiert. ■



WILHELM

Die Formel 1 wünscht eine bessere Vermarktung der komplexen Motoren

NACHRICHTEN

FERRARI MIT SANTANDER
Ferrari stellte kurz vor Weihnachten einen neuen Premium-Sponsor vor. Als Ersatz für den abgesprungenen Partner Philip Morris wurde die spanische Großbank Santander gewonnen. Der Deal sei auf mehrere Jahre ausgelegt. Von 2010 bis 2017 war Santander bereits einer der Sponsoren von Ferrari.

DROHUNGEN GEGEN LATIFI
Nicholas Latifis Unfall kurz vor Rennende in Abu Dhabi hatte die Wende im WM-Kampf zugunsten von Max Verstappen eingeleitet. Von Personen, die sich Fans nennen, aber keine sind, erhielt der Williams-Pilot sogar Morddrohungen in den sozialen Netzwerken. Latifi machte darauf in einem offenen Brief aufmerksam. Er erhielt Zuspruch von Fahrerkollegen und Teams.

F1 MIT ZUSCHAUERPLUS
Das Finale mit zwei punktgleichen WM-Kandidaten bescherte der Formel 1 viele TV-Zuschauer. Im Vergleich zum GP Abu Dhabi 2020 verzeichnete sie ein Plus von 97 Prozent. Für die Saison verbucht die Formel 1 ein Plus von 13 Prozent. Die Königsklasse machte das Beste aus den Einschränkungen. In der zweiten Saisonhälfte durften wieder Fans an die Rennstrecke. In Summe waren es 2,7 Millionen. Der Paddock Club öffnete bei zehn Rennen und lockte 18 000 Gäste an, so viele wie 2019 in 21 Rennen.

NEUER FIA-PRÄSIDENT
Die FIA-Klubmitglieder haben mit Mohammed Ben Sulayem einen neuen Präsidenten gewählt. Der 60-Jährige folgt auf Jean Todt. Sulayem setzte sich mit 61,62 Prozent der Stimmen gegen Graham Stoker durch.

LECLERC MIT CORONA
Charles Leclerc wurde in der Woche nach dem GP Abu Dhabi positiv auf Corona getestet. Es war seine zweite Infektion mit dem Virus.



GP Australien 1991

Wasserspiele von Adelaide

Auftakt zu einem GP des Schreckens: Senna führt vor Berger, Mansell, Schumacher und Piquet

Der Rekord hielt 30 Jahre lang. Bis zur Regen-Farce von Spa 2021 war der GP Australien 1991 das kürzeste Formel-1-Rennen aller Zeiten. Es ging nur über 14 Runden. Der zweitplatzierte Nigel Mansell fehlte bei der Siegerehrung. Er lag stattdessen im Krankenwagen.

Von: **Michael Schmidt**

Es war einer von diesen Rekorden, von denen man glaubte, dass sie nie gebrochen werden. Der Grand Prix von Australien 1991 dauerte exakt 24 Minuten und 34 Sekunden. Nach 16 Runden brach Rennleiter Roland Bruynseraede die Wasserschlacht in Adelaide ab. Den Regeln entsprechend wurde das Rennen nach 14 Runden und 52,920 Kilometern gewertet. Man konnte sich nicht vorstellen, dass dieser Mini-Grand-Prix noch einmal unterboten werden könnte. Selbst die 2021 neu eingeführten Sprintrennen gehen über eine längere Distanz.

Halbe Punkte in Adelaide

Doch es gibt nichts, was es nicht gibt. Es ging doch noch kürzer. Viel kürzer. Der GP Belgien 2021 dauerte nur drei Minuten und 27 Sekunden und war nach 6,880 Kilometern schon wieder zu Ende. Genau genommen war die Farce von Spa gar kein Rennen, sondern der missglückte Versuch, ein Rennen stattfinden zu lassen. Nach drei Runden hinter dem Safety Car wurde abgebrochen. Trotzdem gab es halbe Punkte. Wie 30 Jahre zuvor in Adelaide. Dort legten die Fahrer wenigstens 16 Runden im Renntempo zurück. Es war allerdings mehr eine Boot-Regatta als ein Autorennen. Die schnellste Runde von Gerhard Berger mit 134,545 km/h lag fast 50 km/h unter der Pole-Position von Ayrton Senna.

Als der Tag des Finalrennens 1991 heranbrach, da fühlten sich alle Beteiligten an die Regenschlacht von 1989 an gleicher Stelle erinnert. Fast noch schlimmer. Es regnete vom Morgen bis zum Abend in Strömen. Schon 1989 musste sich die Formel 1 Kritik anhören. Sämtliche Unfälle verliefen zum Glück glimpflich. Dabei hatte es haarsträubende Szenen gegeben. Ayrton Senna torpedierte in der Gischt den Brabham von Martin Brundle und kam mit einem Dreirad zurück an die Box. Nelson Piquet tunnelte den Osella von Piercarlo Ghinzani. Auch er fuhr blind in das Hindernis.

Zwei Jahre später war der Rennleiter vorsichtiger. Als Nigel Mansell ausgangs der Schikane in die Mauer flog und nicht sofort aus seinem Auto stieg, zeigte er die rote Flagge. Mansell klagte in seinem Williams sitzend über starke Schmerzen im rechten

ZAHL DES RENNENS

100

Nelson Piquet fuhr seinen letzten Grand Prix. Beim 204. Start kam er zum 100. Mal in den Punkterängen ins Ziel.

Knöchel. Trotz der schlechten Erfahrung von 1989 fügten sich die Fahrer diesmal kritiklos in ihr Schicksal und verrichteten ihren Job. Adelaide war schon bei trockenen Bedingungen eine Strecke, die nichts verzeiht. Aguri Suzuki verschrottete im Training ein Auto des leidgeprüften Larrousse-Rennstalls. Auch Gabriele Tarquini, Erik Comas, Stefano Modena, Karl Wendlinger und Nigel Mansell hatten Mauerkontakt. Im Rennen kamen acht weitere Unfälle dazu.

Fahren nach Gehör

Das Chaos war ein Abziehbild von 1989. Nur Ayrton Senna an der Spitze hatte freie Sicht. Der Rest fuhr nach Gehör. Satoru Nakajima und Thierry Boutsen eröffneten den Unfallreigen. In der fünften Runde kam es auf der Brabham-Geraden zu einem gefährlichen Zwischenfall. Michael Schumacher, Jean Alesi und Nicola Larini fuhren sich im Blindflug in die Autos. Außer den Wracks standen noch Abschleppwagen und Streckenposten auf der Fahrbahn. Vier Runden später zerstörte Pierluigi Martini seinen Minardi. In Runde 13 entgleiste Maurício Gugelmin in der Boxeneinfahrt und sprang von innen beinahe über die Boxenmauer zurück auf die Rennstrecke.

Doch erst Mansells Ausritt beendete den Spuk. FIA-Kommissar John Corsmit zuckte mit den Schultern: „Die besten Rennfahrer der Welt sollten langsam fahren können.“ Senna klärte ihn auf: „Mit modernen Formel-1-Autos kann man nicht langsam fahren. Dann kühlen Reifen und Bremsen zu stark aus.“ Das abgebrochene Rennen wurde nach der 14. Runde gewertet. So gewann Senna mit 1,2 Sekunden vor Mansell, obwohl der längst ausgefallen war. Gerhard Berger wurde Dritter vor Nelson Piquet, der im Training erstmals schneller als Schumacher war. Patrese rollte mit Wrackteilen unter dem Auto auf Platz 5 der Zielflagge entgegen.

Sechster wurde Ferraris Aushilfspilot Gianni Morbidelli. Er ersetzte Alain Prost, der nach seiner Kritik am Auto kurz nach dem Rennen in Suzuka suspendiert worden war. Er hatte seinen Ferrari mit einem Lastwagen verglichen. Morbidelli stellte seinen Ferrari auf Anhieb neben Jean Alesi in die vierte Startreihe. Der Franzose war nur noch ein Nervenbündel. Ohne Teamkapitän Prost wirkte er hilflos.

Prost hatte mit dem Rauswurf erreicht, was er wollte. Da Ferrari die Kündigung aussprach, war er für 1992 frei. Sein Problem war, dass es keine freien Cockpits mehr in guten Teams gab. Piquet stand vor dem gleichen Dilemma. Nur Ligier bot sich an, doch dort wollte der Brasilianer nicht hin. Weil Prost das erste Zugriffsrecht hatte. Piquet fuhr in Adelaide ohne es zu wissen seinen letzten Grand Prix. Prost setzte ein Jahr aus und kehrte 1993 mit Williams zurück. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Ayrton Senna	McLaren-Honda	14 Runden	0:24.34,899 h = 129,170 km/h
2.	Nigel Mansell	Williams-Renault	14 Runden	Unfall + 1,259 s
3.	Gerhard Berger	McLaren-Honda	14 Runden	0:24.40,019 h + 5,120 s
4.	Nelson Piquet	Benetton-Ford	14 Runden	0:25.05,002 h + 30,103 s
5.	Riccardo Patrese	Williams-Renault	14 Runden	0:25.25,436 h + 50,537 s
6.	Gianni Morbidelli	Ferrari	14 Runden	0:25.25,968 h + 51,069 s

Schnellste Runde: Gerhard Berger, McLaren-Honda, 1.41,141 min = 134,545 km/h

DAS RENNEN

GP Australien 1991, 3. November 1991, Adelaide

Wetter:	17° C, Regen
Distanz:	14 Runden à 3,780 km = 52,920 Kilometer
Nennungen:	32
Gestartet:	26
Gewertet:	20
Führungswechsel:	0
Pole-Position:	Ayrton Senna (McLaren-Honda), 1.14,041 min = 183,790 km/h



Das Fahrerfeld 1991: Rookie Schumacher vorne Mitte, Weltmeister Senna in der letzten Reihe



MOTORSPORT IMAGES

Alesi gut behütet auf Startplatz 7



MOTORSPORT IMAGES

Piquet gewinnt das Benetton-Duell gegen Schumacher



MOTORSPORT IMAGES

Senna feiert seinen siebten Saisonsieg. Mansell fehlt auf dem Podium

Im dritten Anlauf endlich Meister: Gabriele Piana (l.) und Michael Schrey

ADAC

ADAC GT4 Germany

Aller guten Dinge

Gabriele Piana hat es im dritten Anlauf endlich geschafft. Gemeinsam mit Michael Schrey holte er sich im BMW von Hofor Racing by Bonk Motorsport den Titel. Doch erneut drohte das Meisterschaftsrennen zu kippen.

Von: **Michael Bräutigam**

Als wir im vergangenen Jahr auf die Saison der ADAC GT4 Germany zurückgeschaut haben, war die Meisterfeier von Piana, Schrey und dem gesamten Bonk-Team längst vorbei. Nach dem unglücklichen Verlust des Titels im Jahr 2019, als Piana auf Titelkurs mit technischem Defekt ausrollte, wähnte man sich ein Jahr später als Meister. Doch eine noch offene Berufung führte dazu, dass man nachträglich doch noch den Fahrertitel an das Team Allied Racing abtreten musste.

Pianas dritter Anlauf auf die Meisterschaft, gleichzeitig der zweite gemeinsame mit dem zweifachen VLN-Meister Michael Schrey, verlief mit reichlich Motivation praktisch perfekt. Vier Siege zu Saisonstart, klare Halbzeitmeister, und nach einem weiteren Sieg am Sachsenring fuhr man letztlich mit 21 Punkten Vorsprung zum Finale.

Titel fast weggeworfen

Das Samstagsrennen am Nürburgring verlief ebenfalls nach Plan. Während die einzig verbliebenen Titelrivalen Jan Marschalkowski und Théo Nouet (Zakspeed/Mercedes) sich sichtbar schwertaten, überhaupt in die Top 10 vorzufahren, lag Piana auf P2, als es zum obligatorischen Fahrerwechsel in die Box ging.

Und obwohl die beiden ausgewiesenen Nürburgring-Spezialisten den Eifelkurs wie ihre Westentasche kennen, passierte ein selten gesehener Fehltritt. Gegen die tiefstehende Sonne übersah Piana nämlich sein Team in der Boxengasse. Er fuhr vorbei, stoppte in der Fast Lane und traf dann ein vorbeifahrendes Auto bei dem Versuch, quer in die Working Lane rüberzuziehen. Das rechte Vorderrad riss ab, und damit war auch klar, dass die Titelentscheidung erst im Sonntagsrennen fallen wird. „Das war mein Fehler“ sagte Piana, der im Kopf zu früh abgeschaltet habe.

> „Uns war klar, dass Slicks die richtige Entscheidung gewesen wären. Aber wir wollten einfach dasselbe wie der Zakspeed-Mercedes machen.“
>
> Gabriele Piana



ADAC

Die Trophy-Meister: Kieffer/Kosch in ihrem Allied-Racing-Porsche

Nouet und Marschalkowski verkürzten den Rückstand sogar dank P9 am Samstag noch einmal. Und dann hatte auch noch das Eifelwetter seinen Auftritt. Auf feuchter, aber noch nicht wirklich für Slicks geeigneter Strecke war guter Rat in Sachen Reifenwahl für das Sonntagsrennen teuer. Schrey, der das Rennen nur vom 14. Startplatz aufnahm, setzte auf Regenreifen und machte in der Startphase sofort Boden gut. Auch Nouet hatte sich für die profilierten Pirelli-Pneus entschieden.

Mit zunehmender Renndauer jedoch trocknete die Strecke ab, und die regenbereiften Autos fielen hoffnungslos zurück. So blieben letztlich beide Titelaspiranten punktlos und Piana/Schrey waren Champions.

„Uns war klar, dass Slicks die richtige Entscheidung gewesen wären. Aber wir wollten einfach dasselbe machen wie der Zakspeed-Mercedes und auf Nummer sicher gehen“, verriet Piana die Taktik für das entscheidende Rennen. „Letztendlich haben wir uns um Platz 20 duelliert. Da war das Rennen und die Titelentscheidung gelaufen“, ergänzte Schrey. Zwar ist noch nichts final entschieden, doch dass man das

Unternehmen Titelverteidigung angehen wird, scheint sehr wahrscheinlich. „Die Planung geht sehr stark in diese Richtung", lässt Michael Schrey wissen.

Auf dem letztlich ebenso starken wie einsamen dritten Tabellenrang beendeten Phil Dörr und Andreas Wirth die Saison. Im Aston Martin von Dörr Motorsport überzeugten sie vor allem durch Konstanz: Nur einmal ging man leer aus, in den weiteren elf Rennen landeten Dörr/Wirth immer zwischen P3 und P7.

Nouet Junior-Meister

Nachdem man bei Zakspeed den Fahrertitel denkbar knapp verpasste, kann man sich mit dem Titel in der Teamwertung trösten, weil der zweite AMG GT4 von Robert Haub und Gabriela Jílková beim für Nouet/Marschalkowski punktlosen Auftakt in Oschersleben zweimal dicke Punkte einfuhren. Das Hofor/Bonk-Team und Dörr Motorsport folgen auf den weiteren Plätzen.

Der 19-jährige Nouet holte sich außerdem den Titel in der Junior-Wertung, wo er sich mit 211,5 Punkten letztlich klar durchsetzen konnte. Spannend wurde es um P2 dieser Wertung, der an den Bulgaren Stefan Bostandjiev im Porsche von Overdrive Racing ging. Er hatte am Ende ebenso 195 Punkte zu Buche stehen wie Leo Pichler und Leon Wassertheurer im KTM X-Bow GT4 von Razoon Racing.

Dem österreichisch-deutschen Nachwuchsgespann gelang in Hockenheim sogar ein Überraschungssieg, als man den Fahrerwechsel so weit herauszögerte, dass man diesen unter Full Course Yellow und gerade einmal 2,3 Sekunden (!) vor Ende des Boxenstoppfensters antreten konnte. Danach stand eine halbe Minute Vorsprung auf dem Tableau. P2 der Juniorwertung wurde es dennoch nicht, weil Bostandjiev zwar keinen Gesamtsieg, jedoch bei den Junioren die besseren Einzelergebnisse hatte.

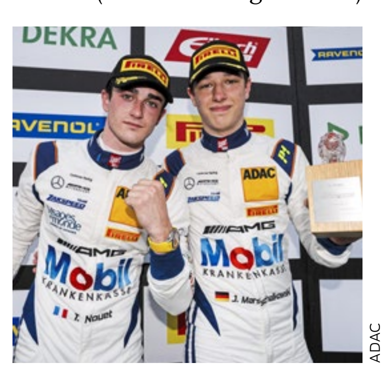
Noch deutlicher als Nouets Junior-Titel fiel die Entscheidung in der Trophy-Wertung aus, wo sich Tom Kieffer und Christian Kosch (Allied Racing/Porsche) klar vor Joachim Bölting/Tano Neumann (Overdrive Racing/Porsche) und Georg Braun/Stephan Grotstollen (Buchbinder/Porsche) die Krone sicherten.

Die insgesamt vierte Saison der ADAC GT4 Germany wirft derweil schon ihre Schatten voraus. Weit vor dem Saisonstart im April stehen bereits einige Teamkonstellationen fest. So haben etwa Philipp Zakowski und Jörg van Ommen ein gemeinsames Team gegründet, das sowohl im GT Masters als auch in der GT4 Germany mit Mercedes antreten möchte. Dazu zeichnet sich eine Flut von Aston Martins ab: Mindestens sieben der britischen V8-Renner sind bereits in Planung oder gar bestätigt. ■



ADAC

Gemeinsam stark: Zakspeed sackte als Trostpreis die Teamwertung ein



ADAC

Vize: Nouet (l.)/Marschalkowski

ENDSTAND FAHRER NACH 12 LÄUFEN

1.	Piana/Schrey	189 Pkte.
2.	Marschalkowski/Nouet	178
3.	Wirth/P. Dörr	150
4.	Falkenbach/De Fulgencio	105
5.	Sturm	103
6.	Bostandjiev/Lefterov	98
7.	Hantke/B. Dörr	96
8.	Haub/Jílková	95
9.	Pichler/Wassertheurer	91
10.	Springob/Southern	91

GT4 European Series

Meistertitel very British

In der GT4-Europaserie waren die Felder sogar noch voller als im deutschen Championat. Am Ende setzte sich ein McLaren-Duo durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit einem Doppelsieg in Monza begann die Saison für Charlie Fagg und Bailey Voisin bereits optimal, und am Ende durften die beiden McLaren-Piloten von United Autosports auch den Titel bejubeln. Doch dazwischen lag eine kleine Talsohle, die es erst zu durchschreiten galt. Denn Halbzeitmeister waren nicht etwa die Briten, sondern die beiden Belgier Stéphane Lémeret und Antoine Potty mit ihrem CMR-Toyota.

Dann jedoch kamen wieder die Paradestrecken für den McLaren. In Spa feierte man einen Sieg und P4, beim Auftritt am Nürburgring Anfang September einen Sieg und Platz 2. Damit war der Titel beim Finale in Barcelona nur noch Formsache.

Klassen-Titel für Audi

Zwar erbten Lémeret/Potty als einzig verbliebene Titelrivalen den Sieg im ersten Durchgang (nach Strafe für Buus/Sturm im Allied-Porsche), doch P5 reichte für Fagg/Voisin, um den Titel bereits einzutüten.

Neben den vorgenannten Silber-Fahrern ging es natürlich auch noch um die Titel in der Pro-Am- sowie Am-Klasse. Bei den gemischten Fahrerpaarungen waren Grégory Guilvert und Fabien Michal in ihrem Saintéloc-Audi eine Klasse für sich. In zwölf Rennen gab es sechs Pro-Am-Siege, dazu zwei zweite Plätze, drei dritte Plätze und nur einen Ausfall.

Auch in der reinen Amateurklasse dominierte ein Audi-Duo. Michael Blanchemain/Christophe Hamon (Full Motorsport), die sich bereits zur Halbzeit an die Spitze gesetzt hatten, krönten ihre Saison mit zuletzt vier Klassensiegen in Folge.

Wenig verwunderlich, dass auch die jeweiligen Teamwertungen an die Mannschaften gingen, die auch die Fahrermeister stellen konnten. Bleibt abschließend der Blick auf die deutschen Teams. Besagtes Team Allied Racing belegte in der Silver-Wertung den fünften Rang, wobei hier der verlorene Sieg in Barcelona P4 kostete. Die meisten Deutschen fuhren in der Pro-Am-Klasse, wo Allied Racing ebenfalls P5 belegte. Das einzige deutsche Am-Duo (Markus Lungstrass/Henrik Lyngbye Pedersen; Racing-One-Audi) landete hier auf Platz 8. ■



GT4 EUROPEAN SERIES

Britisches Auto, britisches Team, britische Fahrer: Die Europa-Meister 2021

PORSCHE

Bilder statt Taten

Wie Sie sehen, sehen Sie fast nichts: Der neue Porsche-LMDh soll im Januar erstmals fahren

Porsche konnte das selbst gesteckte Ziel, den neuen LMDh-Flitzer vor Weihnachten einem Rollout zu unterziehen, zwar nicht halten, dafür haben wir nun erste Bilder. Bei der virtuellen Porsche-Motorsportfeier wurde der Fahrerkader bekannt gegeben. Zumindest fast.

Von: **Marcus Schurig**

Der Rollout-Termin für den neuen Porsche-LMDh am 22. Dezember ist geplatzt, der ambitionierte Testplan musste umgestrickt werden: Jetzt soll der Rennwagen für die IMSA-Topklasse LMDh, die im Januar 2023 in Daytona ihr Debüt feiert, Mitte Januar zum Rollout in Weissach ausgeführt werden. Daran schließt sich ein erster Test an gleicher Stelle an, gefolgt von einem mehrtägigen Test Ende Januar, angeblich in Spanien.

Gestörte Lieferketten

Die Gründe für den Verzug? Durch die Corona-Pandemie sind die komplexen Lieferketten im Motorsport unter Druck geraten, Ähnliches haben wir bereits von Peugeot sowie dem Kolles-Team vernommen. Natürlich ist die Verschiebung des Rollouts letztlich kein Beinbruch: Porsche hat bis Spätsommer 2022 Zeit, seine Tests abzuschließen und die finale Homologation zu erwirken. Lieferschwierigkeiten bei Carbonteilen plagen zum Beispiel die gesamte Rennsportszene, dazu hängt Porsche bei den Lieferketten an Zulieferern, die Einheitsbauteile für die LMDh-Wagen bauen, wie beispielsweise die Hybridkomponenten.

Anlässlich der virtuellen Motorsportfeier am 18. Dezember verschickte Porsche erste Bilder vom neuen LMDh-Rennwagen, die aber noch nicht wirklich in allen Details aussagekräftig sind: Das Design der Frontpartie, die wesentlich zum markentypischen Wiedererkennungswert des LMDh-Autos beitragen soll, bleibt weiter offen – vielleicht lag ja auch hier ein Grund für die Verschiebung des Rollouts?

Etwas mehr Klarheit herrscht erwartungsgemäß an der Fahrerfront: MSa-Leser wissen seit dem Sommer 2021, dass Porsche die DPi-Piloten Felipe Nasr und Dane Cameron unter Vertrag genommen hat, was bei der Porsche-Motorsportfeier bestätigt wurde. Damit ist eine Fahrerpaarung für die IMSA-Saison 2023 gesetzt, auch die zweite Paarung ist keine Geheimwissenschaft: Mathieu Jaminet und Matt Campbell werden den zweiten Porsche-LMDh in der IMSA pilotieren.

LMDh mit V8-Sauger

Im Januar will Porsche angeblich den letzten fehlenden Technikbaustein kommunizieren, nämlich den Motor. Auch hier sind die MSa-Leser seit Frühjahr 2021 auf Stand: Porsche verwendet als Absprungbasis den 90-Grad-V8-Motor aus dem Porsche 918 Spyder von 2013. Dieser Motor basierte


PORSCHE

Porsche startet weiter in der GTE-Pro-Klasse



PORSCHE

Die beste verfügbare LMDh-Ansicht von vorne …


PORSCHE

Neuzugang: Felipe Nasr fährt LMDh in der IMSA

auf dem Renntriebwerk des LMP2-RS Spyder, der ab 2006 in der ALMS startete und über einen Hubraum von 3,4 Liter verfügte. Dem Vernehmen nach hat Porsche viel Entwicklungsaufwand betrieben, um das betagte Ursprungskonzept zu verfeinern. Unbekannt ist im Moment lediglich, mit welchem Hubraum der V8-Saugmotor im LMDh-Auto zum Einsatz kommt.

Bei der Porsche Night of Champions wurden auch die Rennprogramme für die Saison 2022 bestätigt: Porsche tritt weiter in der Formel E an, dazu wird das Werksengagement in der GTE-Pro-Klasse der Sportwagen-WM fortgesetzt, wo das Manthey-Werksteam abermals zwei Porsche 911 RSR-19 an den Start bringen wird.

Kader mit Fragezeichen?

Die einzige Änderung: Der Schweizer Neel Jani ist nicht mehr Teil der Fahreraufstellung, sein Platz an der Seite von Kévin Estre wird wieder von Michael Christensen eingenommen, der gerade erst im Jahr 2020 aus dem Werksfahrerkader von Porsche entlassen worden war. Zur Erinnerung: Porsche Motorsport hatte Mitte 2020 vielen Porsche-Werksfahrern die Rute ins Fester gestellt, offenbar mit dem Ziel, die Kosten für den Kader zu drücken. Die Art und Weise sorgte damals bei vielen Porsche-Piloten für viel Frust, was unter anderem zum Weggang der beiden ehemaligen Porsche-Superstars Nick Tandy (wechselte zu Corvette) und Earl Bamber führte, der 2021 bei Cadillac für das LMDh-Programm andockte.

> „Im Januar beginnen wir mit intensiven Testfahrten für den neuen Porsche-LMDh, um für den Wettbewerb im Jahr 2023 optimal gerüstet zu sein.“
>
> Porsche-Sportchef Laudenbach

Die angedrohte große Zäsur beim Kader wurde nur halbherzig umgesetzt, der Trend setzt sich 2022 fort: Neben den teuren Neuverpflichtungen Felipe Nasr und Dane Cameron haben auch die zukünftigen LMDh-Teamkollegen Matt Campbell und Mathieu Jaminet Werksfahrerstatus, darüber hinaus gilt das für die Formel-E-Piloten sowie die RSR-Fahrer in der Sportwagen-WM.

Außerdem werden bei Porsche Laurens Vanthoor (DTM), Thomas Preining (DTM) und Frédéric Makowiecki (LMDh-Entwicklungsfahrer) als Werkspiloten gelistet. Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring kann übrigens das Manthey-Team wieder auf eine reinrassige Werksfahrer-Paarung mit Kévin Estre, Michael Christensen, Laurens Vanthoor und Frédéric Makowiecki zurückgreifen.

Alle anderen Piloten des Fahrerkaders fungieren nur noch als „Porsche“-Piloten, mit reduziertem Programmumfang, was besonders im GT3-Sport für Engpässe sorgen dürfte, weil Porsche hier neben den 24h-Highlights in Spa und am Nürburgring angeblich auch wieder die volle IGTC-Saison bestücken will.

Unbeantwortet lässt die Pressemitteilung von Porsche Fragen zu den bisherigen Porsche-Werkspiloten Neel Jani, Simona de Silvestro und Romain Dumas. Auffällig ist auch, dass der Franzose Julien Andlauer trotz hervorragender Leistungen in der angelaufenen Saison offenbar nicht zum Porsche-Werkspiloten aufsteigt. Als offiziellen Junior-Piloten hatte Porsche im Dezember bereits den Deutschen Laurin Heinrich bestätigt.

GTD-Pro-Start bestätigt

Mit Blick auf Amerika hat Porsche bei der Motorsportfeier auch bereits bestätigt, dass Pfaff Motorsports in der neuen GTD-Pro-Klasse einen Porsche 911 GT3 R für die beiden Werksfahrer Matt Campbell (Australien) und Mathieu Jaminet (Frankreich) einsetzen wird. Wright Motorsports wird zwar nicht wie ursprünglich geplant in der GTD-Pro antreten, dafür hat sich das WeatherTech-Team um Millionär David MacNeil nun offenbar durchgerungen, doch wieder mit Cooper MacNeil in der Pro-Wertung anzutreten.

Porsche-Neuzugang Felipe Nasr soll das Team Pfaff Motorsports bei den vier langen Endurance-Läufen (Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta) unterstützen. Dane Cameron soll als einziger Amerikaner im Porsche-Kader 2022 ebenfalls in der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NEUER PIRELLI-REIFEN

Pirelli bringt für den GT-Sport die neue Reifenspezifikation P Zero DHF auf den Markt. Erstmals ist der Reifen nicht ausschließlich für die GT3 konstruiert, sondern wird auch in der GT4 und GT2 zum Einsatz kommen. Die neue Mischung soll ein größeres Einsatzfenster bieten – insbesondere bei wärmeren Temperaturen – und dank einer neuen Konstruktion die Balance verbessern. Pirelli ist Partner des ADAC GT Masters und der SRO-Serien.

LMP2 WEITER EINGEBREMST

Letztes Jahr war die Hypercar-Fraktion besorgt, dass die Leistung der LMP2-Autos zu nahe an der Top-Klasse liegt. Nun wird die Leistung um 8 kW reduziert, was sich auf Stint-Zeiten und die Fahrzeiten auswirken könnte. Auch die Aerodynamik am Heck wird anders sein. Der Diffusor wird beschnitten und es wird einen zusätzlichen 10-mm-Gurney-Flap am Heckflügel geben.

ROCKY MIT KOBAYASHI

Mike Rockenfeller wird zusammen mit Kamui Kobayashi, José María López und Jimmie Johnson in einem Action-Express-Cadillac an den 24h von Daytona Ende des Monats teilnehmen. Damit werden beim 24-Stunden-Rennen sieben Prototypen an den Start gehen.

GT MASTERS MIT 30 AUTOS

Der Zuspruch für das ADAC GT Masters ist für 2022 erneut groß. Aktuell sind bereits 30 Autos eingeschrieben. Interessant: Bei Joos Sportwagentechnik pilotieren Christian Engelhart und der ehemalige Porsche-Junior Ayhancan Güven den 911 GT3 R. Ein weiterer Porsche kommt von Neuzugang Allied-Racing mit Sven Müller. Timo Bernhard wechselt mit seinem Team75 hingegen in die DTM.

DEUTSCHE LMP3-SERIE

Mit dem Prototype Cup Germany hat der ADAC in Kooperation mit der Creventic-Organisation eine Rennserie für LMP3-Autos in Deutschland ins Leben gerufen. Der Kalender besteht aus vier Rennwochenenden in Spa (Creventic), am Nürburgring (Truck GP), am Lausitzring (GT Masters) und in Hockenheim (GT Masters). Die beiden einstündigen Sprint-Rennen mit Fahrerwechsel werden im Livestream übertragen.



ADAC

GT4 MIT REKORD-FELD

Und noch eine gute Nachricht aus der deutschen Sportwagen-Szene: Die ADAC GT4 Germany wird im kommenden Jahr mit einem Rekord-Starterfeld von 40 Autos aufwarten, wie der ADAC in einer Pressemitteilung kurz vor Weihnachten verkündete.

T3 STARTET IN DAYTONA

Das aus der DTM und dem ADAC GT Masters bekannte Dresdner Team T3 Motorsport startet unter dem Namen T3 Motorsport North America beim 24h Rennen in Daytona. Unterstützt wird das Team von Southern Motorsport, zu dem das Team über GT4-Fahrer John Paul Southern bereits eine Verbindung hat. In Daytona greifen Mateo Llarena, Franck Perera, Misha Goikhberg und Maximilian Paul ins Lenkrad.

RUTRONIK OHNE REUTER

Das Team Rutronik Racing und Manuel Reuter gehen ab sofort getrennte Wege. Der ehemalige DTM-Pilot war seit 2019 neben Teamchef Fabian Plentz sportlicher Leiter des Teams. Bereits in der Debütsaison im ADAC GT Masters konnte man den Titelgewinn feiern.

M-SPORT

Eine Klasse für sich

Die letzte Generation World Rally Cars war nicht nur optisch ein Hammer. Nie waren Rallyeautos schneller, spektakulärer und auch sicherer. Und sie wurden in fünf Jahren immer besser, wie sich an der Entwicklung des Ford Fiesta sehen lässt.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Sprung war riesig. Je nach Bedingungen sollten die World Rally Cars der dritten Generation ein bis eineinhalb Sekunden schneller sein als ihre Vorgänger, und sie waren es. Das Ziel von FIA, Herstellern und Promoter, die Topliga der Rallye-WM ähnlich der Formel 1 auf ein eigenes Level zu heben, war gelungen. Die Basis bildete ein neues technisches Reglement: Der Luftmengenbegrenzer der direkt einspritzenden 1,6-Liter-Turbomotoren wurde von 33 auf 36 Millimeter vergrößert, und die bis dahin gut 320 PS leistenden Triebwerke legten rund 70 PS zu. Zudem kamen die Autos mit 1175 Kilo nun 25 Kilo leichter daher und erhielten für eine noch bessere Traktion wieder ein elektronisch geregeltes Mitteldifferenzial. Optisch waren die Veränderungen noch gravierender: Ab 2017 legten die WRC in der Breite um 55 auf 1875 Millimeter zu. Vorn wie hinten waren größere Überhänge, Öffnungen an den hinteren Kotflügeln, mehr Freiheiten bei der Gestaltung der vorderen und hinteren Schürzen und ein größerer Heckflügel erlaubt. Um nicht nur spektakulärer, sondern auch sicherer zu werden, war mehr Raum für Aufprall absorbierende Materialien in den Türen Pflicht. Fertig waren die spektakulärsten, schnellsten und sichersten Rallyefahrzeuge, die je für normale Straßen gebaut wurden.

Vom Start weg vorne

Einer, der die neuen Möglichkeiten zu nutzen wusste, war Sébastien Ogier. Nach dem Ausstieg von VW testete der Weltmeister im November 2016 sowohl den Toyota Yaris WRC als auch den Ford Fiesta WRC – und entschied sich für M-Sport. Den Ausschlag gab der von Cheftechniker Chris Williams konstruierte Ford Fiesta WRC17. „Das Handling war prima. Ich fühlte mich in dem Auto sofort wohl. Zudem wusste ich um das Potenzial von Malcolm Wilson und seinem Team“, sagte der Franzose. Er behielt recht.

Trotz eines Unfalls beim Abschlusstest zur Monte 2017 triumphierte Ogier beim Saisonauftakt, Teamkollege Ott Tänak wurde Dritter, und mit Elfyn Evans markierte auch der dritte M-Sport-Fahrer schon beim Debüt drei Bestzeiten. Am Saisonende standen fünf Siege (Ogier 2, Tänak 2, Evans 1), 19 Podiumsplätze sowie die Herstellerkrone für M-Sport und der Fahrer-Titel für Ogier zu Buche. Dem nicht genug, entschieden sich namhafte Privatiers wie Mads Östberg, Lorenzo Bertelli, Bryan Bouffier, Ken Block oder Armin Kremer für Gaststarts im knapp 700 000 Euro teuren Fiesta.

Die Homologations-Dokumente des Ford Fiesta WRC17 umfassen insgesamt 349 Seiten



ROESELER

Sieg beim Debüt: Ogier in Monte Carlo 2017



ROESELER

Alles abgeräumt: Ogier, Evans, Tänak in Wales 2017



ROESELER

Einer von 29 Privatiers: Kremer glänzt zu Hause

„Die Aerodynamik war ein Schlüsselthema“

Zum Jahresbeginn beförderte M-Sport-Boss Malcolm Wilson den 47-jährigen Chris Williams zum Technischen Direktor. Wir sprachen mit dem Vater des Ford Fiesta WRC ’17 über seine bisher erfolgreichste Konstruktion.



Von: **Reiner Kuhn**



M-Sport-Cheftechniker Williams



Eigenleistung: Das Ford-Fiesta-Triebwerk entwickelte M-Sport selbst weiter



Im Wechsel: Zwischenzeitlich setzte M-Sport auf Sachs-Dämpfer (l.)



Detailarbeit: Die für Mexiko 2019 neu homologierte Frontschürze

In fünf Jahren und 58 WM-Läufen brachten es acht verschiedene Werkspiloten auf 153 und 13 Privatfahrer auf 29 Einsätze.

Gute Zeiten, schlechte Zeiten

M-Sport baute insgesamt 14 Chassis und zog 24 „Joker“ zur Weiterentwicklung. So wurde 2018 die Heckschürze samt Diffusor geändert und ein erstes Motoren-Upgrade homologiert. 2019 folgte unter anderem ein neuer Hinterachsträger. Zudem wechselte man von Reiger- auf Sachs-Dämpfer und eineinhalb Jahre später wieder zurück, weil Sachs nun auch Hyundai belieferte. 2020 sind die nach Windkanaltests bei Ford Nordamerika erneut überarbeitete Frontschürze plus Kotflügel und neue Differenziale hervorzuheben. Ein großes Motoren-Upgrade mit neuem Zylinderkopf wurde bis ins Frühjahr 2021 verschoben, weil ab Juli die Weiterentwicklung der Triebwerke für die nächsten fünf Jahre eingefroren wurde. Zu diesem Zeitpunkt waren Toyota und Hyundai M-Sport längst enteilt. Die Hauptgründe liegen auf der Hand: Neben mangelndem Budget litt M-Sport an den Abgängen von Tänak (2017), Ogier (2018) und Evans (2019), die nicht nur die neun Siege, sondern 30 der insgesamt 32 Podiumsplatzierungen des ultimativen Fiesta einfuhren. Die beiden weiteren Podiumsplätze besorgte Teemu Suninen. Alle anderen gingen leer aus. ■

> „Im Ford Fiesta fühlte ich mich auf Anhieb wohl, und ich wusste um das Potenzial von M-Sport.“
>
> Sébastien Ogier



Was war bei der Entwicklung des Ford Fiesta WRC ’17 die größte Herausforderung?
Der Generationswechsel beim WRC von 2016 auf 2017 war riesig, schließlich basierten die Vorgänger auf den Super 2000. Die Aerodynamik war ein Schlüsselthema. Für uns mindestens genauso wichtig war der Antriebsstrang. Weniger wegen des aktiven Mitteldifferenzials, sondern weil wir von Ricardo zu Xtrack wechselten und eine komplett neue Antriebseinheit entwickelten. Das Fahrwerk war eher eine Weiterentwicklung. Ähnliches gilt für den Motor, der 2018 umfangreich überarbeitet wurde und nochmals einen neuen Zylinderkopf erhielt.

Weshalb wechselten Sie 2018 von Reiger- zu Sachs-Dämpfern und 2020 wieder zurück?
Sachs kam offensiv auf uns zu, weil sie nach dem VW-Ausstieg neue Partner in der Topliga finden wollten. Zum anderen hatte Séb (Ogier) gute Erfahrungen damit gemacht. Also probierten wir es aus und wechselten den Ausrüster. Als Sachs aber mit einem weiteren Hersteller einen Vertrag schloss, entschlossen wir uns, wieder zu wechseln.

An welchen Moment der vergangenen fünf Jahre erinnern Sie sich besonders gerne zurück, an welchen weniger?
Das Heimspiel bei der Rallye Wales 2017 ist unvergesslich. Elfyn (Evans) gewann im DMack-Fiesta sein Heimspiel, Séb den Fahrer- und M-Sport-Ford den Hersteller-Titel. Mir persönlich bedeutet der Debüt-Erfolg in Monte Carlo noch etwas mehr, da Séb (Ogier) nur wenig Eingewöhnungszeit hatte und trotz Test-Unfall und Problemen zu Beginn siegte. Besonders groß war die Enttäuschung auf Korsika 2019, als Elfyn den sicheren und verdienten Sieg wegen eines unverschuldeten Reifenschadens verpasste. Schade auch, dass Adrien (Fourmaux) und Gus (Greensmith) bei der Safari Rallye 2021 knapp das Podium verpassten.

Wie viel vom Fiesta WRC17 steckt im neuen Puma Rally1?
Abgesehen vom Turbomotor, dessen Weiterentwicklung bis auf Kleinigkeiten jedoch eingefroren wurde, so gut wie nichts. Schon wegen den sehr reglementierten Möglichkeiten bei Getriebe, Antriebsstrang, Differenzialen, Fahrwerk und so weiter ist nahezu alles neu. ■



Unter Wert: Nur zwei Podestplätze für Suninen



Einziger Totalschaden: Lappis Wrack in Mexiko 2020



Kehraus 2021: Platz 8 für Greensmith in Monza



Duftmarke gesetzt: Nasser Al-Attiyah und Toyota bestimmten an den ersten Tagen das Tempo

RED BULL

Turbulenter Auftakt

Erwarte das Unerwartete! Auch die 44. Ausgabe der Rallye Dakar bleibt ihrem Motto treu. Ob ein Turbo-Allradler, ein Sauger-Buggy oder das Experimental-Auto von Audi im Vorteil ist, bleibt offen. Kaum ist die wüste Tour im Gange, sorgt die knifflige Navigation für Diskussionen und größere Zeitabstände.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen Wüstenmarathon: Schon beim 19 Kilometer kurzen Prolog wird getrickst und getäuscht. Weiche Reifen, modifizierte Luftdrücke und wenig Sprit sind nur einige Möglichkeiten, um sich im Sand einen Vorteil zu verschaffen. An der Startlinie lassen die Offroad-Profis zudem mal weniger, mal mehr Meter Luft bis zur Lichtschranke, um dank höherer Startgeschwindigkeit schon vor der Startlinie Zeit gutzumachen.

Stéphane Peterhansel lässt es ruhig angehen. Der Rekordsieger ist nur darauf erpicht zu vermeiden, für die Konkurrenz auf der ersten ernsthaften Etappe die Spur zu legen. Zu diesem Zeitpunkt weiß der Routinier noch nicht, dass sich sämtliches Taktieren schon am folgenden Tag nach 153 der 334 Wertungskilometer rund um Ha'il erledigt hat.

Kein weiterer Rekordsieg

Im steinigen Wüstensand verkeilt sich ein größerer Brocken zwischen Felge und Bremse und reißt am Audi RS Q e-tron die linke hintere Ecke raus. Bis die Helfer im Racetruck ankommen, dauert es Stunden, und der Franzose erreicht das Tagesziel erst nach der vorgegebenen Zeit. Gleiches gilt für Khalid Al-Qassimi und seinen deutschen Co Dirk von Zitzewitz. Nach frühem Getriebeschaden ist der Traum vom Podium schon ausgeträumt.

Bei anderen läuft es zunächst besser. Mattias Ekström tobt nach zurückhaltendem Prolog von Rang 15 bis auf Platz 2 nach vorne. Dann kommt Kilometer 257 mit einem besonders kniffligen Wegpunkt. Die profane Anweisung im Roadbook: „einer Piste folgen". Dumm nur, dass im Wüstensand mit jedem Fahrzeug neue Spuren entstehen, die die Crews auf eine falsche Fährte locken. Immer mehr Teams verlieren Orientierung und Geduld. Ekström sucht fast eineinhalb Stunden nach dem versteckten Punkt. Audi-Teamkollege Carlos Sainz dreht an besagter Stelle fast zwei Stunden seine Kreise, ist dementsprechend angefressen und muss mangels Sprit die letzten 40 Kilometer zum Biwak vollelektrisch zurücklegen. Manche haben Glück oder den richtigen Riecher – allen voran Nasser Al-Attiyah. Dessen Co Mathieu Baumel entscheidet sich instinktiv für die richtige Route, sodass das Toyota-Duo nach dem Prolog auch die erste von zwölf Tagesetappen für sich entscheidet. Unter denjenigen, die sich an der heiklen Stelle nicht verfranzen, ist auch Sébastien Loeb. Der Rekordweltmeister im BRX Hunter heftet sich nach zwei frühen Reifenschäden an Al-Attiyahs Heck und folgt ihm wie ein Schatten. „Ich habe mittlerweile gelernt, dass man bei der Dakar nicht immer der Schnellste sein muss, sondern der Cleverste sein sollte", lacht der Elsässer, der sich mit Co Fabian Lurquin den früheren Karten-Mann von KTM ins Auto holte. Dass Loeb nicht nur Windschatten kann, beweist er mit einem Etappensieg am Montag.

> „Ich habe mittlerweile gelernt, dass man bei der Rallye Dakar nicht immer der Schnellste sein muss, sondern eher der Cleverste sein sollte."
>
> Sébastien Loeb

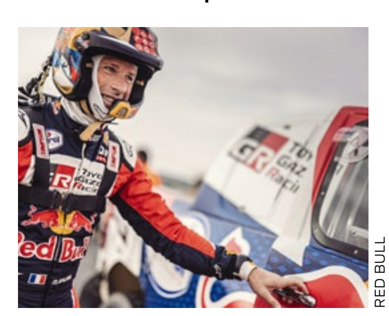
Hinter ihm rangiert der überraschend starke Argentinier Lucio Alvarez in einem Overdrive-Toyota auf Rang 3. Von den Mitfavoriten liegen Giniel De Villiers (Toyota) als Vierter und Jakub Przygonski mit Beifahrer Timo Gottschalk im X-raid Mini Buggy als Achter noch halbwegs ordentlich im Rennen. Ex-Junioren-Weltmeister Martin Prokop ist ebenfalls zufrieden. Der Tscheche rangiert im in Eigenregie aufgebauten Ford Raptor RS auf Rang 6.

Audi wollte kürzen

Audi-Einsatzleiter Sven Quandt plädierte nach Etappe 1b auf ein fehlerhaftes Roadbook und sprach sich für eine nachträgliche Kürzung auf 240 Kilometer aus.



Eine Ecke fehlt: Stéphane Peterhansel verlor jede Siegchance auf Etappe 1



RED BULL

Held des Auftakts: Al-Attiyahs Beifahrer Mathieu Baumel



RED BULL

Schlagdistanz: Sébastien Loeb gewann im BRX Hunter die 2. Etappe

Bis auf Weiteres rangieren die drei Hybrid-Renner nach dem desaströsen ersten Tag auch auf der zweiten Etappe unter ferner liefen, aber mit allen drei Autos unter den besten neun mit Sainz als Drittschnellstem zeigten die RS Q e-tron auf Etappe 2 eine standfeste und gute Leistung.

Erleichtert dürfte die Audi-Truppe über die Absage der Marathon-Etappe am Montag und Dienstag sein. Aufgrund von Überschwemmungen durch Starkregen im Biwak Al Artawiyah sah sich der Veranstalter gezwungen, das Ziel der zweiten Etappe ins Biwak Al Qaisumah zu verlegen. Zwar gab es keine Änderungen am WP-Layout, das strikte Service-Verbot am Abend, bei dem nur Fahrer und Beifahrer an ihrem Fahrzeug Hand anlegen dürfen, wurde aber gestrichen. Bis zum obligatorischen Ruhetag am Samstag sind noch über 2000 Wertungskilometer zu absolvieren, bevor in der nächsten Woche weitere sechs Tagesetappen mit nochmals gut 2500 gezeiteten Kilometern anstehen. Genug Zeit für weitere Dramen. ■

„Hier ist man irgendwann außen vor"

Stefan Dreyer hat einige Rennpremieren erlebt. Das Wettbewerbsdebüt des Audi RS Q e-tron ist für den 48-jährigen Entwicklungschef von Audi Motorsport dennoch etwas Besonderes.

Von: **Reiner Kuhn**

Nichts ist weiter vom Rundstreckensport entfernt als die Rallye Dakar. Wie schwer fällt die Umstellung?
Die ist natürlich riesig. Ob beim Rallycross oder in Le Mans, die Autos bleiben immer in der Nähe. Bei der Dakar fahren sie raus, sind weit weg und kommen irgendwann zurück. Daran muss man sich erst einmal gewöhnen.

Auch mental?
Ja. In den meisten anderen Motorsportkategorien können die Ingenieure von einem Kontrollzentrum aus verfolgen, was mit dem Auto und der Technik gerade passiert. Das ist bei der Dakar anders. Hier ist man irgendwann außen vor. Damit umzugehen kann man nicht beim Testen lernen.



AUDI

Beim Prolog unterstrich Carlos Sainz mit der zweitschnellsten Zeit die Sprinterqualitäten des Audi RS Q e-tron. Zufrieden?
Um ehrlich zu sein, eher überrascht – im positiven Sinne. Denn je kürzer eine Etappe, desto größer dürfte der Vorteil der Konkurrenz durch das Spritmanagement sein. Am Batteriegewicht lässt sich gemeinhin ja nichts ändern.

Welches Resümee ziehen Sie nach der ersten Tagesetappe?
Zum einen freut es mich, wie gut unsere Autos vom Start weg funktionierten und wie schnell unsere Teams in die Spitzengruppe fahren konnten. Andererseits tut es weh, wenn man mit ansehen muss, wie die Autos an einem Wegpunkt Kreise drehen und viel Zeit verlieren. Ein abgerissenes Rad wie am Auto von Stéphane Peterhansel braucht keiner, das kann im groben Gelände aber immer mal passieren. Die Dakar ist noch lang. ■

AUS DEM BIWAK

AUSGECHECKT
Die Dakar-Teilnehmer aus Südafrika kämpften besonders mit der Corona-Variante Omikron. Um trotz restriktiver Reisebeschränkungen nach Saudi-Arabien zu kommen, charterten sie unter Leitung von Toyota-Teamchef Glyn Hall bei Air Seychelles für rund 180 000 Euro einen Airbus A320. 103 Personen enterten in Johannesburg den Flieger nach Dschidda. Sechs Leute, darunter Ex-Dakar-Sieger Giniel De Villiers, mussten wegen eines positiven Corona-Tests passen.

AUSGELIEHEN
Im Shakedown fackelte der Buggy von Alexandre Pesci ab. Nasser Al-Attiyah sprang in die Bresche und sicherte den Start des Rebellion-Chefs. „Alex ist ein Freund", so der Katari und bot dem Schweizer jenen Toyota Hilux an, mit dem er 2019 die Dakar und 2021 drei Weltcup-Läufe gewonnen hatte. Um Hobbyfahrer Pesci den Umstieg auf den Allrad-Prototypen zu ersparen, wurden intern die Fahrzeuge getauscht und Rebellion-Teamkollege Romain Dumas übernahm den Toyota.

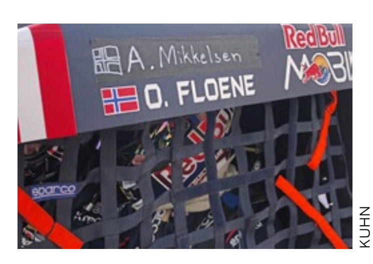


KUHN

AUSGEMUSTERT
Hätte es Giniel De Villiers nach Kurzquarantäne und „Freitesten" nicht zum Start geschafft, wäre Kris Meeke als Ersatzfahrer eingesprungen. Die Arbeit des kurzfristig eingeflogenen Rallyeprofis war nach absolviertem Shakedown jedoch erledigt: Eineinhalb Tage vor dem Prolog kam De Villiers in Dschidda an.

AUFGEWERTET
Die Rallye Dakar bildet den Auftakt der erstmals ausgeschriebenen Rallye-Raid-WM. Damit haben vor Ort auch erstmals FIA-Stewards das Sagen. Vorsitzender des dreiköpfigen Entscheidungsgremiums ist der Deutsche Uwe Schmidt. Der Schwabe bringt viel Erfahrung aus dem bisherigen Marathon-Weltcup sowie aus der Rallye-EM mit.

AUFGESPRUNGEN
Nur vier Stunden nach dem Anruf saß WRC2-Welt- und Rallye-Europameister Andreas Mikkelsen im Flieger von Norwegen nach Saudi-Arabien. Mikkelsen ersetzte im T3-Leichtgewicht-Prototyp des Red Bull Junior Teams Mitch Guthrie, der positiv auf COVID-19 getestet worden war. Kurios: Ola Floene, Stamm-Co von Guthrie, und Mikkelsen hatten sich nach dem EM-Lauf in Rom getrennt. Nur acht Monate später teilen sich die beiden Landsmänner nun also erneut ein Cockpit.



KUHN

AUSGEWEITET
Bei der zweiten Dakar Classic sind 142 Fahrzeuge vom VW Iltis bis zum Mitsubishi Pajero Prototyp am Start. Auf kürzeren Tagesetappen wird in drei Klassen mit unterschiedlich hohen Schnittgeschwindigkeiten gefahren.

Paradeprüfung: Munari/Mannucci sind im Fulvia 1600 HF in der Schneehölle Burzet die Schnellsten

MCKLEIN

Der Durchbruch

Mit seinem ersten Gesamtsieg bei der Rallye Monte Carlo sorgte Sandro Munari 1972 für einen Meilenstein in der Lancia-Rallyegeschichte. Mit dem Fulvia 1600 HF überlebte er in einer Ausfallorgie.

Von: **Dirk Johae**

Sandro Munari sah nur noch Blau. In der Gesamtwertung wirbelten die zwei schnellsten Alpine A110 mit Vorjahressieger Ove Andersson und Teamkollege Bernard Darniche vor ihm, in seinem Rücken drängelten gleich die nächsten blauen Flundern aus der Normandie. Als in Anderssons Getriebe ein Gang nach dem anderen flöten ging, bis nur noch die fünfte Welle Dienst tat, wedelte Darniche weiter unbeschwert über die nächtlichen Seealpen-Pässe. Etwas schwerfälliger folgte dahinter der rote Fulvia 1600 HF von Lancias Numero uno.

In der Finsternis

Drei Minuten Vorsprung hatten Darniche/Mahé als neue Speerspitze der Blauen herausgefahren, als es zum zweiten Mal auf den Col de la Couillole ging. Kurz vor dem Start zu der 24 Kilometer langen Prüfung rollte sein Auto allerdings am Straßenrand aus. Bernard Darniche kroch aus dem Flachmann wie ein geprügelter Hund. „Warum das Scheißgetriebe?“, jaulte er verzweifelt in die Finsternis. Ironie der Rallyegeschichte: Erst mit Lancia sollte Darniche Großes erreichen, darunter zwei Mal die Europameisterschaft und 1979 im Stratos des Importeurs Chardonnet endlich einen Monte-Sieg.

Doch die später so gewohnte Lancia-Dominanz ist 1972 noch Zukunftsmusik. Als die restliche Alpine-Armada mit Jean-Pierre Nicolas und Jean-Claude Andruet ihre Berlinettes bei Unfällen aufgearbeitet hatte, war es plötzlich einsam um den nun führenden Sandro Munari im Lancia Fulvia. Der schnellste Verfolger Gérard Larrousse im 265 PS starken Semi-Werks-Porsche lag schon mehrere Minuten zurück. Entscheidend war, ob Munari jetzt die Nerven behielt: Wie lebendig waren seine Erinnerungen an die Tragödie bei der Monte 1968?

Damals waren Munari und sein Beifahrer Luciano Lombardini auf der Strecke vom Startort Athen nach Monte-Carlo in Mazedonien verunglückt. Munari kam schwer verletzt davon, aber Lom-



MCKLEIN

Im stärksten Auto chancenlos: Gesamtzweite Larrousse/Perramond im 911 S



MCKLEIN

Nach Aufholjagd auf Platz 3: Aaltonen/Todt im Datsun 240Z

bardini starb bei dem Verkehrsunfall in der Nähe von Skopje. Bei dem Unglück hatte der Co-Pilot am Steuer des Fulvia gesessen. Besonders tragisch: Nach dieser Monte wollte Luciano Lombardini, der zusätzlich Aufgaben im Teammanagement übernommen hatte, seine aktive Laufbahn endgültig beenden. Munari und Lombardini waren das italienische Traumpaar im Rallye-Cockpit. Drei Gesamtsiege feierten sie bei Läufen in der italienischen Meisterschaft. Im Fulvia 1.4 Prototipo krönten sie ihre einzige gemeinsame Saison mit dem Erfolg bei der Korsika-Rallye, bis dahin der bedeutendste Rallyesieg für den Lancia.

Die Schöne vor dem Biest

Das schlanke Stufenheck-Coupé war verglichen mit dem Mittelmotor-Biest Stratos, das im Herbst 1972 folgen sollte, ein biederes Gefährt. Die Konstruktion mit dem vorn längs eingebauten Engwinkel-V4-Motor und Vorderradantrieb stammte von Antonio Fessia, dem Nachfolger des legendären Vittorio Jano. Im Rallyesport reifte der Fulvia unter der Leitung von Cesare Fiorio zu einem Erfolgsmodell. Sandro Munari startete seit 1965 für Lancias Reparto Corse.

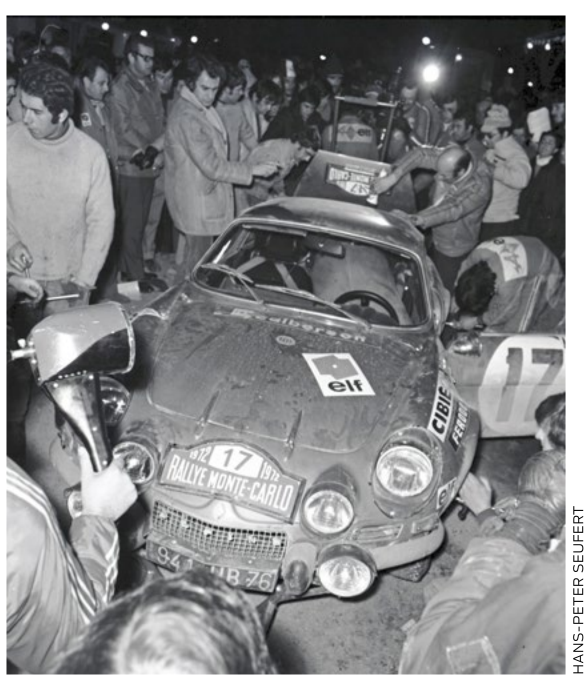
> „Der neue Spitzenreiter Sandro Munari klagte über beängstigende Schmerzen in seinem rechten Handgelenk."
>
> Hans G. Isenberg (sport auto)

Ab Ende 1968 stand die 1,6-Liter-Evolution des Fulvia zur Verfügung. Die Leistung des kompakten Triebwerks war in der 72er-Rallyeversion auf 157 PS gewachsen. Damit war der Fulvia Rallye 1,6 HF das leistungsschwächste Auto in der Spitzengruppe. Auf den Renault-Vierzylinder der Alpine fehlten zwar nur ein paar PS, doch die A110 waren dank der Kunststoffkarosserie rund 130 Kilogramm leichter. Lancia sparte daher bei der Betankung. Auf den Sonderprüfungen schwappten höchstens 20 Liter Benzin im Tank. Schon auf der ersten Sonderprüfung Pont des Miolans–St. Auban ließ Munari mit der drittschnellsten Zeit hinter den beiden 911 S von Björn Waldegård und Gérard Larrousse aufhorchen. Auf den rund 25 überwiegend trockenen und schnellen Kilometern verlor der Lancia-Werksfahrer nur 35 Sekunden auf Waldegård, der bis zu seinem späteren Ausfall drei Bestzeiten erzielte.

In der Schneehölle von Burzet war aber auch der Schwede machtlos gegen einen Munari in Bestform. Auf der 46,5 Kilometer langen Strecke war der Italiener zwölf Sekunden schneller als Verfolger Waldegård, dem die große Leistung des Boxers nichts nutzte, und sogar 52 Sekunden besser als Teamkollege Harry Källström. Munari eroberte sogar kurz die Gesamtspitze, klagte jedoch nach den Strapazen über heftige Schmerzen im rechten Handgelenk und einen anschwellenden Unterarm.

In der Form seines Lebens

Die Burzet-Zeit blieb Munaris einzige Bestleistung. Aber dank konstanter Zeiten konnte er sich nach der kollektiven Alpine-Schlappe alle Verfolger vom Hals halten. Vor allem im Schnee war der Frontantrieb des Fulvia kein Wettbewerbsnachteil. Von über 13 Minuten Vorsprung rettete Munari noch gut zehn Minuten ins Ziel, das nur 24 von 269 Startern erreichten. Er feierte in der Form seines Lebens seinen ersten Monte-Sieg, mit dem Stratos sollten noch drei weitere folgen (1975–1977). Für den damals 31-jährigen Bauernsohn aus Cavarzere im Veneto bedeutete der Erfolg wie auch für Lancia den großen Durchbruch. Nach der Rallye stieg Sponsor Marlboro ein. Es folgten zahlreiche Titel, darunter vier Fahrer-WM-Titel und zehn Markentitel (bis heute Rekord) sowie elf weitere Monte-Carlo-Siege. ■



Blaue Diva: Alpine A110 von Bernard Darniche im Service

HANS-PETER SEUFERT


Chauffeur mit Chef: Munari und Fiorio

HANS-PETER SEUFERT



Knapp am Podium vorbei: Munaris Teamkollege Simo Lampinen wird Vierter

HANS-PETER SEUFERT

LANCIA-MEILENSTEINE IM RALLYESPORT

1954:	**1. Monte-Sieg (Louis Chiron/Ciro Basadonna, Aurelia GT)**
1969:	**Europameister Harry Källström (Fulvia 1300/1600 HF)**
1972:	**Monte-Sieg (Sandro Munari/Mario Mannucci, Fulvia 1600 HF)**
1973:	**Europameister Sandro Munari (Fulvia 1600 HF)**
1974–76:	**Marken-Weltmeister (Stratos HF)**
1976–78:	**Europameister Bernard Darniche (2x) und Tony Carello (jew. Stratos HF) plus zehn weitere EM-Titel bis 1993**
1983:	**Marken-Weltmeister (037)**
1987–92:	**Marken-Weltmeister (Delta HF und Integrale)**

4 Fahrer-Weltmeister:
1987 bis 1989, 1991 (je 2x Juha Kankkunen und Miki Biasion)

13 Gesamtsiege bei Rallye Monte Carlo:
1954, 1972, 1975 bis 1977, 1979, 1983, 1986 bis 1990, 1992



Sébastien Loeb (neun WM-Titel) trifft im Ford auf den achtfachen Champion Ogier

M-SPORT

Rallye-WM

Duell der Giganten

Am 10. Januar wird die Starterliste der 90. Rallye Monte Carlo veröffentlicht. Fix beim Auftakt der neuen Hybrid-Ära mit dabei sind elf Rally1-Boliden sowie die Mehrfach-Champions Ogier und Loeb.

Von: **Reiner Kuhn**

Über 100 Teams haben sich für einen der 75 Startplätze zur 90. Rallye Monte Carlo (20.–23.1.2022) beworben, darunter über 40 Prioritätsfahrer aus der Topliga, der WRC2 und der WRC3. Die Organisatoren des AC Monaco werden aber auch diesmal Teilnehmer aus allen FIA-Klassen (Rally1, Rally2, Rally3, Rally4, Rally5 und R-GT) zum Start zulassen und haben vorab die Liste der Werksfahrer bekannt gegeben.

Die Titelverteidiger von Toyota reisen mit vier Yaris Rally1 für den Champion und künftigen Teilzeit-Werksfahrer Sébastien Ogier, WM-Vize Elfyn Evans, Kalle Rovanperä und Junior Takamoto Katsuta an. Hyundai schickt drei ebenfalls völlig neu entwickelte i20 Rally1 mit Thierry Neuville, Ott Tänak und Junior Oliver Solberg zum Auftakt in die französischen Seealpen.

Für die erhoffte Überraschung sorgt M-Sport. Die britische Edelschmiede ist vom Start weg mit vier Ford Puma Rally1 dabei. Neben Neuverpflichtung Craig Breen und den bisherigen Werksfahrern Gus Greensmith und Adrien Fourmaux wird beim traditionsreichen Saisonauftakt erstmals auch Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb in einem Ford sitzen. „Es hat zwar über 16 Jahre gedauert, bis es Wirklichkeit wurde, aber es ist großartig, dass es jetzt geklappt habt“, freute sich Malcolm Wilson über den mit Unterstützung von Red Bull ermöglichten Coup. „Ich habe keinen Zweifel daran, dass Seb noch immer zu fantastischen Ergebnissen fähig ist und unseren anderen Fahrern als Mentor dienen kann.“

Sowohl M-Sport als auch Loeb sprechen bislang nur vom Auftritt bei der Monte, hoffen aber auf weitere Einsätze. Derweil scheint klar, dass bei der Rallye Schweden Edelprivatier und Prada-Erbe Lorenzo Bertelli das Steuer in Loebs Puma Rally1 übernimmt. ■

WRC2

Zoff unter Norwegern

Beifahrer-Weltmeister Torstein Eriksen wechselt von Mads Östberg zu Fahrer-Weltmeister Andreas Mikkelsen. Der Entthronte und Sitzengelassene zeigt sich „not amused“.

Mads Östberg ist sauer. Über soziale Medien lässt der Norweger wissen, die Trennung von seinem Copiloten Torstein Eriksen, mit dem er 2018 in Finnland auf Gesamtrang 2 stürmte und 2020 den WRC2-Titel feierte, sei auf „ein finanzielles Angebot zurückzuführen, das ich nicht erfüllen kann“.

Dass Eriksen wechselt, könnte aber eher daran liegen, „dass ich ein klares Programm und die besseren Aussichten auf die Rückkehr in ein Rally1-Cockpit habe“, sagt Andreas Mikkelsen, dessen WRC2-Titelverteidigung im Skoda Fabia Rally2 mit der Rallye Monte Carlo beginnt. Östberg holte sich derweil als Ersatz Patrik Barth ins Auto, der 2020 an der Seite von Pontus Tidemand WRC2-Zweiter wurde. ■ RK



ROESELER

Schwer gefragt: Beifahrer Torstein Eriksen

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Weiter auf der Kippe

Der Name war Programm: Bisher wurde die Jänner-Rallye im Januar ausgetragen. Nun hofft man, dass es mit dem ÖRM-Auftakt im Februar klappt.

In weißer Voraussicht haben die Veranstalter die Jänner-Rallye von Anfang Januar auf Ende Februar verschoben. „Wir wollten eine Absage vermeiden. Die Unterkünfte in Freistadt und Umgebung waren nahezu ausgebucht. Wir blicken daher optimistisch auf den geplanten Ersatztermin in den oberösterreichischen Semesterferien. Voraussetzung ist natürlich, dass sich die Gesamtsituation der Pandemie wesentlich verbessert“, so Orga-Leiter Christian Birklbauer.

Titelverteidiger Simon Wagner, der 2020 bei der letzten Jänner-Ausgabe Zweiter wurde, hofft, dass es dann aber mit dem ÖRM-Auftakt im Februar klappt und er seine Saisonplanung nicht ständig ändern muss.

Die ÖRM umfasst 2022 acht Rallyes, gewertet werden davon die besten fünf Ergebnisse. ■ RK



FESSL

ÖRM: Vielleicht ohne Schnee, aber wenigstens eine Jänner-Rallye





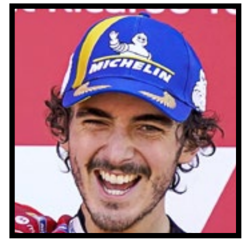
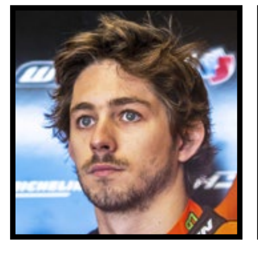
HARFORD

Wählen Sie die Besten: Modelle & Fahrer 2021

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



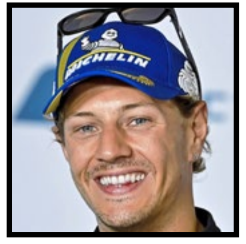


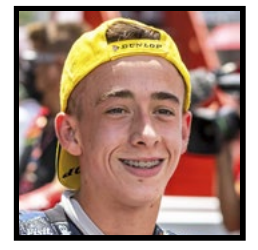






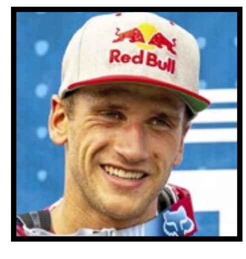













1. Preis 1 x 1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

2. Preis 1 x 1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze

Wer ist der „Racer des Jahres"? in Kooperation mit





Wählen Sie die Fahrer 2021!

A MotoGP
D MotoE
G Motocross
B Moto2
E Superbike/SSP/SSP300
H Offroad/Bahnsport
C Moto3
F Straßensport national
J Nachwuchsfahrer

A) Moto GP

Nr.	Fahrer	Land/Team
A 01	Francesco Bagnaia	I/Ducati
A 02	Brad Binder	ZA/KTM
A 03	Stefan Bradl	D/Honda
A 04	Aleix Espargaró	E/Aprilia
A 05	Marc Márquez	E/Honda
A 06	Jorge Martín	E/Ducati
A 07	Jack Miller	AUS/Ducati
A 08	Joan Mir	E/Suzuki
A 09	Fabio Quartararo	F/Yamaha
A 10	Johann Zarco	F/Ducati
A 11	Fahrer nach Wahl	

B) Moto2

Nr.	Fahrer	Land/Team
B 12	Marco Bezzecchi	I/Kalex
B 13	Arón Canet	E/Boscoscuro
B 14	Fabio Di Giannantonio	I/Kalex
B 15	Augusto Fernández	E/Kalex
B 16	Raúl Fernández	E/Kalex
B 17	Remy Gardner	AUS/Kalex
B 18	Sam Lowes	GB/Kalex
B 19	Tom Lüthi	CH/Kalex
B 20	Ai Ogura	J/Kalex
B 21	Marcel Schrötter	D/Kalex
B 22	Fahrer nach Wahl	

C) Moto3

Nr.	Fahrer	Land/Team
C 23	Pedro Acosta	E/KTM
C 24	Niccolò Antonelli	I/Honda
C 25	Darryn Binder	ZA/Honda
C 26	Jason Dupasquier	CH/KTM
C 27	Romano Fenati	I/Husqvarna
C 28	Dennis Foggia	I/Honda
C 29	Sergio Garcia	E/GasGas
C 30	Izan Guevara	E/GasGas
C 31	Maximilian Kofler	A/KTM
C 32	Jaume Masiá	E/KTM
C 33	Fahrer nach Wahl	

D) MotoE

Nr.	Fahrer	Land/Team
D 34	Dominique Aegerter	CH/Energica
D 35	Fermin Aldeguer	E/Energica
D 36	Mattia Casadei	I/Energica
D 37	Matteo Ferrari	I/Energica
D 38	Eric Granado	BR/Energica
D 39	Yonny Hernández	CO/Energica
D 40	Miguel Pons	E/Energica
D 41	Jordi Torres	E/Energica
D42	Lukas Tulovic	D/Energica
D 43	Aless. Zacchone	I/Energica
D 44	Fahrer nach Wahl	

E) Superbike/SSP/SSP300

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
E 45	Dominique Aegerter	CH/SSP
E 46	Marcel Brenner	CH/SSP
E 47	Jonas Folger	D/SBK
E 48	Adrián Huertas	E/SSP300
E 49	Ra. Krummenacher	CH/SSP
E 50	Steven Odendaal	ZA/SSP
E 51	Philipp Öttl	D/SSP
E 52	Toprak Razgatlioglu	TR/SBK
E 53	Jonathan Rea	GB/SBK
E 54	Scott Redding	GB/SBK
E 55	Fahrer nach Wahl	

F) Straßensport national

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
F 56	Florian Alt	D/IDM SBK
F 57	Valentin Debise	F/IDM SSP
F 58	Luca Grünwald	D/IDM SBK
F 59	Patrick Hobelsberger	D/IDM SSP
F 60	Lennox Lehmann	D/IDM SSP300
F 61	Noah Lequeux	LUX/IDM STK 600
F 62	Julian Mayer	A/ÖM SBK
F 63	Ilya Mikhalchik	UA/IDM SBK
F 64	Rafael Neuner	A/ÖM STK 600
F 65	Marvin Siebdrath	D/IDM SSP 300
F 66	Fahrer nach Wahl	

G) Motocross

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
G 67	Antonio Cairoli	I/MXGP
G 68	Romain Febvre	F/MXGP
G 69	Tim Gajser	SLO/MXGP
G 70	Jeffrey Herlings	NL/MXGP
G 71	René Hofer	A/MX2
G 72	Henry Jacobi	D/MXGP
G 73	Maxime Renaux	F/MX2
G 74	Ken Roczen	D/SX-WM
G 75	Jeremy Seewer	CH/MXGP
G 76	Cooper Webb	USA/SX-WM
G 77	Fahrer nach Wahl	

H) Offroad/Bahnsport

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
H 78	Kevin Benavides	RA/Dakar
H 79	Toni Bou	E/Trial-WM
H 80	Brad Freeman	GB/Enduro-WM
H 81	Kai Huckenbeck	D/Speedway
H 82	Romano Hummel	NL/Langb.-WM
H 83	Markus Jell	D/Eisspeedway
H 84	Ma. Lettenbichler	D/Hardend.-WM
H 85	Dinar Valeev	RUS/Eissp.-WM
H 86	Matthias Walkner	A/Rallye
H 87	Artjom Laguta	RUS/Sp.w.-WM
H 88	Fahrer nach Wahl	

J) Nachwuchsfahrer

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
J 89	David Alonso	CO/MotoGP R. C.
J 90	Norick Blödorn	D/Speedway
J 91	Tudor De Dea	D/ADAC Minib. Cup
J 92	Liam Everts	B/Motocross
J 93	Luca Fischeder	D/Enduro
J 94	Jakub Gurecky	CZ/North. Tal. C.
J 95	Daniel Holdago	E/Moto3 Jun.-WM
J 96	Simon Längenfelder	D/MX2
J 97	Máximo Martínez	E/Eur. Talent Cup
J 98	Leo Rammerstorfer	A/Austrian Tal. C.
J 99	Fahrer nach Wahl	

Liebe Leserinnen und Leser! Dies ist der zweite Aufruf, an unserer Leserwahl zum „Racer des Jahres 2021“ teilzunehmen. Sie finden hier noch einmal eine Übersicht über alle Fahrer (links) und Fahrzeugmodelle (unten), die wir zur Wahl gestellt haben. Zur Erinnerung: Machen Sie bitte bei den Fahrern von der Möglichkeit Gebrauch, Ihren persönlichen Favoriten zu wählen, falls sie/er nicht in der Vorauswahl steht. Wie Sie mitmachen und was Sie gewinnen können, lesen Sie auf S. 26/27.

K MotoGP
O Supersport 300
L Moto2/Moto3
P Motocross
M Superbike
Q Enduro
N Supersport
R Rallye

K) MotoGP

- **K 100** Aprilia RS-GP
- **K 101** Ducati D16 GP20
- **K 102** Honda RC213V
- **K 103** KTM RC16
- **K 104** Suzuki GSX-RR
- **K 105** Yamaha YZR-M1

L) Moto2/Moto3

- **L 106** Boscuscuro Moto2
- **L 107** GasGas RC 250 GP
- **L 108** Honda NSF250RW
- **L 109** Husqvarna FR 250 GP
- **L 110** Kalex Moto2
- **L 111** KTM RC 250
- **L 112** NTS Moto2

M) Superbike

- **M 113** BMW S 1000 RR
- **M 114** Ducati Panigale V4 R
- **M 115** Honda CBR 100 RR-R
- **M 116** Kawasaki ZX-10RR
- **M 117** Suzuki GSX-R 1000
- **M 118** Yamaha YZF-R1

N) Supersport

- **N 119** Honda CBR 600 RR
- **N 120** Kawasaki ZX-6R
- **N 121** MV Agusta F3 675
- **N 122** Suzuki GSX-R 600
- **N 123** Yamaha YZF-R6

O) Supersport 300

- **O 124** Kawasaki Ninja 400
- **O 125** KTM RC390
- **O 126** Yamaha YZF-R3

P) Motocross

- **P 127** Fantic XX 125
- **P 128** Fantic XX F250
- **P 129** Fantic XX 250
- **P 130** Fantic XXF 450
- **P 131** GasGas MC 125
- **P 132** GasGas MC 250 F
- **P 133** GasGas MC 450 F
- **P 134** Honda CRF 250 R
- **P 135** Honda CRF 450 R
- **P 136** Husqvarna TC 125
- **P 137** Husqvarna FC 250
- **P 138** Husqvarna TC 250
- **P 139** Husqvarna FC 350/450
- **P 140** Kawasaki KX 250
- **P 141** Kawasaki KX 450
- **P 142** KTM 125 SX
- **P 143** KTM 250 SX-F
- **P 144** KTM 150/250 SX
- **P 145** KTM 350/450 SX-F
- **P 146** Suzuki RM-Z 250
- **P 147** Suzuki RM-Z 450
- **P 148** TM MX 125 2T
- **P 149** TM MX 250 Fi 4T
- **P 150** TM MX 144/250/300 2T
- **P 151** TM MX 300/450/530 Fi 4T
- **P 152** Yamaha YZ 125
- **P 153** Yamaha YZ 250 F
- **P 154** Yamaha YZ 250
- **P 155** Yamaha YZ 450 F

Q) Enduro

- **Q 156** AJP SPR 250/310/510 R
- **Q 157** Beta RR 125/200/250/300 2T
- **Q 158** Beta RR 350/390/430/480 4T
- **Q 159** Beta Xtrainer 250/300
- **Q 160** Fantic XE 125
- **Q 161** Fantic XEF 250
- **Q 162** Fantic XEF 450
- **Q 163** GasGas EC 250/300
- **Q 164** GasGas EC 250/350 F
- **Q 165** Honda CRF 250/300/400/450 RX
- **Q 166** Husqvarna TE 125/250/300i
- **Q 167** Husqvarna FE 250/350/450/501
- **Q 168** KTM 150/250/300 EXC TPI
- **Q 169** KTM 250/350/450/500 EXC-F
- **Q 170** Rieju MR 200/250/300 Racing Pro
- **Q 171** Rieju MR 200/300 Ranger
- **Q 172** Sherco 125/250/300 SE-R
- **Q 173** Sherco 250/300/450/500 SEF-R
- **Q 174** SWM RS 500 R
- **Q 175** TM EN 125/144/250/300 Fi 4T
- **Q 176** TM EN 250/300/450 Fi 4T
- **Q 177** Yamaha WR 250/450 F

R) Rallye

- **R 178** GasGas RC 450 Rally
- **R 179** Hero RR 450 Rally
- **R 180** Honda CRF 450 Rally
- **R 181** Husqvarna FR 450 Rally
- **R 182** KTM 450 Rally Factory Replica
- **R 183** Sherco SEF 450 Rally
- **R 184** Yamaha WR 450 Rally

VOLLGAS-PREISE

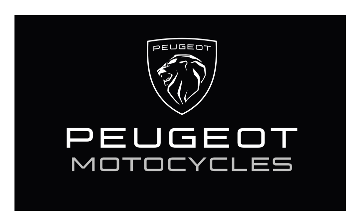
1. Preis



1x 1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

SPORTLICH UND STILSICHER in jeder Lebenslage ist der Gewinner des 1. Preises unterwegs. Der Peugeot Speedfight ist mit über einer halben Million verkauften Exemplaren längst eine Legende unter den Motorrollern: Kompakt, agil und mit einem rassigen Viertakt-Motor bietet er auch in der vierten Generation außergewöhnlichen Fahrspaß. In der Sportline sorgt er zudem optisch für einen besonders dynamischen Auftritt. In Sachen Sicherheit setzt der französische Bestseller mit Shuricane-Scheibenbremsen und Radialbremssattel Maßstäbe. Ein echter Rebell, der gerne zeigt, was er draufhat.

Wert: rund 3000 €
www.peugeot-motocycles.de



1x 1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze

2. Preis



ANSPRUCHSVOLLES UND AGGRESSIVES DESIGN, entwickelt mit hochqualitativer Technik: Dafür steht die Design-Felge DOTZ Suzuka, die aufgrund ihres großen Erfolgs um die Farbvariante „blaze" in Silber mit frontpolierten Speichen erweitert wurde. Ein speziell entwickelter Lack mit extra Metallic-Partikeln erzeugt einen doppelten Glanzeffekt. Verfügbar ist der dank ABE für viele Fahrzeuge genehmigungsfreie Satz Felgen für den Gewinner des 2. Preises in den Größen 18 bis 20 Zoll.

Wert: bis zu 1500 Euro
www.dotz-wheels.com



3. Preis



1x 1 Reise zur MotoGP am Sachsenring mit Liqui Moly

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2022 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen und auch einmal einen Blick hinter die Kulissen werfen? Dem Gewinner des 3. Preises winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum VIP-Village.

Wert: ca. 1000 €
www.liqui-moly.com

1x 1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

4. Preis

SCHNELL UND SICHER Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Laufflächenmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaningeigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus.
Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich.
Wert: bis zu 1000 €
www.kumhotire.de

KUMHO TYRES

1x 1 Eibach Performance-Paket

5. Preis

QUALITÄT AUS DEM SAUERLAND Der Gewinner des 5. Preises darf sich über ein Performance-Paket aus dem Hause Eibach freuen. Dieses besteht aus einem Satz Eibach PRO-KIT- bzw. SPORTLINE-Federn Ihrer Wahl. Zusätzlich können Sie sich einen Satz Eibach PRO-SPACER- Spurverbreiterungen nach Wunsch aussuchen.
Wert: bis zu 750 €
www.eibach.de





1x 1 Gutschein für den Liqui Moly Onlineshop

6. Preis

ÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. Liqui Moly, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 €
www.liqui-moly.com



SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten 90 Fahrer und 82 Modelle aus dem Motorrad-Rennsport sind in neun bzw. acht Einzelkategorien eingeteilt.
Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 17-mal wählen. „Racer des Jahres 2021“ werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN
Dieser MSa-Ausgabe 4/2022 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten.
Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein.
Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN
Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2021“ verlost. Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.



Das geht ~~runter~~ *rauf* wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Wohl deshalb wählten uns die Leser*innen der führenden Automagazine 2021 erneut zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 11. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Eine besondere Ehre, für die wir uns ganz besonders bei Ihnen bedanken!

2. Platz Kategorie Pflegemittel**
LIQUI MOLY

1. Platz Kategorie Schmierstoffe**
LIQUI MOLY

** Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für die jeweilige Produktgruppe.



















WTCR

Wieder neues Format

Die WTCR erfindet sich wieder mal neu: Für 2022 wird zum dritten Mal in vier Jahren der sportliche Ablauf umgekrempelt.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem Drei-Rennen-Format 2018 und 2019 wurde der Ablauf für 2020 derart abgeändert, dass eigentlich nur noch zwei Rennen pro Event hätten stattfinden sollen – was dann jedoch wegen Corona teilweise wieder geändert wurde. 2021 gab es dann tatsächlich nur zwei Rennen pro Event.

Für 2022 wird erneut Hand angelegt: Anders als bisher wird der erste Lauf (neue Distanz: 30 Minuten plus eine Runde) nach der Startreihenfolge des Qualifyings gestartet, das etwas kürzere zweite Rennen (neu 25 Minuten plus eine Runde) dann im Reversed Grid der Top 10. Das „Hauptrennen“ wird dazu wieder stärker belohnt – mit 30 statt 25 Punkten für den Sieg. Das gab es auch 2018 schon einmal.

Ebenfalls neu ist eine auf eine Stunde verlängerte Reparaturzeit zwischen den beiden Rennen eines Events, wodurch die Fahrer im jeweils ersten Rennen etwas weniger vorsichtig sein müssen. Um die wahre Performance der Fahrzeuge besser auszuloten, werden nun alle drei Quali-Sessions mit Punkten belohnt, und zwar mit jeweils 10 (statt bisher derer 5 nur in Q1 und Q3) für den jeweils Schnellsten. So soll die Berechnung der Kompensationsgewichte deutlich realistischer werden. Die Zusatz-Kilos werden zudem von maximal 60 auf 40 reduziert und nur noch anhand der letzten beiden statt bisher drei Events errechnet. ■



WTCR

Zwischen den Rennen bleibt den Teams ab 2022 mehr Zeit für Reparaturen

TCR Europe

Kalender und Reifen

Die TCR Europe hat ihren Kalender für 2022 vorgestellt und fährt zweimal in Deutschland. Dazu gibt es neue Reifen von Kumho.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie schon in MSa-Ausgabe 51 angedeutet, wird die TCR Europe sowohl am Norisring (02./03. Juli) als auch am Nürburgring (27./28. August) im Rahmen der DTM starten. Auch beim Auftakt in Portimão (30.04./01.05.) gastiert man im Programm der GT3-Serie. Die weiteren Termine: 21./22. Mai Le Castellet, 18./19. Juni Spa, 24./25. September Monza, 15./16. Oktober Barcelona.

Nachdem man erst 2021 von Yokohama- zu Hankook-Reifen gewechselt hatte, wird man 2022 mit Kumho den dritten Reifenpartner in drei Jahren haben. Erst im Dezember hatten die Kumho-Pneus ihre Freigabe für den Einsatz in der TCR-Kategorie erhalten und werden 2022 u.a. auch in der TCR Dänemark gefahren.

Wie in der WTCR (siehe oben) gibt es auch in der TCR Europe ein paar Neuerungen im sportlichen Reglement. Diese betreffen vor allem die Zusatzpunkte im Qualifying. Bisher hatten nur die Top 10 des Q2 Zähler erhalten, wobei die Pole zehn Punkte wert war. Im Q1 wurde dagegen oft taktisch auf P10 gezielt, um die Reversed-Pole zu ergattern.

Dem will man mit einer neuen Quali-Punktevergabe entgegenwirken: Bereits im Q1 bekommen die Top 6 Punkte (6-5-4-3-2-1), im Q2 dagegen nurmehr die fünf Bestplatzierten (10-7-5-4-3). ■



TCR EUROPE

Erneuter Start am Nürburgring: 2022 gastiert die TCR Europe bei der DTM

NACHRICHTEN

DTM: KALENDER OHNE NEUNTEN TERMIN FIXIERT
Kurz vor Weihnachten wurde der DTM-Kalender finalisiert – jedoch ohne Strecke für den bisherigen „tba“-Termin, der stattdessen gestrichen wurde. So wird die DTM 2022 erneut nur aus den bisher bekannten acht statt den avisierten neun Events bestehen.

BTCC: MOTORBASE MIT TITEL-GROSSANGRIFF
Das Motorbase-Team rüstet für 2022 kräftig auf: Mit NAPA hat man einen neuen Hauptsponsor gefunden, und mit Ash Sutton wechselt der amtierende und dreifache Meister ins Ford-Team. Sein direkter Teamkollege wird Rückkehrer Dan Cammish, der nach knapp verpassten Titeln 2019 und 2020 zuletzt nur sporadische Starts fuhr. Der bisherige Motorbase-Pilot Jake Hill wechselt in einen BMW von West Surrey Racing. Suttons Platz bei Laser Tools Racing wird von Neuling Dexter Patterson gefüllt.

SUPERCARS: HOLDSWORTH WIEDER DABEI
Nach seinem Sieg bei den 1000 km von Bathurst erhält Lee Holdsworth für 2022 wieder einen Vollzeit-Fahrerplatz. Er wird dieses Jahr einen Ford von Grove Racing pilotieren und besetzt damit das letzte vakante Cockpit für die im März beginnende Saison.

TCR SÜDAMERIKA: ORIOLA WIRD ERSTER MEISTER
Kurz vor Weihnachten fand das Finale der Premierensaison in der TCR Südamerika in Concepción (Uruguay) statt. Dabei machte Honda-Pilot Pepe Oriola mit einem Sieg und P2 den Titel vor Audi-Pilot Rodrigo Baptista fix. Im Nachgang zum Finale gab es weitere News: Der in Argentinien entwickelte Toyota Corolla TCR hat sein erstes Roll-out erfolgreich hinter sich gebracht. Und auch neu: Der Meister der Saison 2022 darf 2023 einen Gaststart in der TCR Europe absolvieren.



Ehrlacher nach seinem zweiten WTCR-Titelgewinn in Sotschi

WTCR

Der Allrounder

Yann Ehrlacher hat sich mit seinen 25 Jahren bereits den zweiten WTCR-Titel gesichert. Warum er erst spät zum Motorsport kam. Und wie er in kürzester Zeit zum Top-Fahrer wurde.

Von: **Michael Bräutigam**

Bei diesem familiären Hintergrund muss man doch zwangsläufig im Motorsport landen, oder? Yann Ehrlacher, Neffe von Yvan Muller und Sohn von dessen selbst rennerfahrenen Schwester Cathy, wurde aber keineswegs bereits in jüngstem Kindesalter in ein Kart gesetzt. „Im Gegenteil: Die ganze Familie war dagegen, dass ich Rennen fahre“, sagt der Elsässer. Fußball wäre aus familiärer Sicht die andere logische Wahl gewesen. Vater Yves Ehrlacher wurde 1979 sogar Meister in der französischen Ligue 1 – mit Racing Strasbourg, womit doch wieder das „Racing“ irgendwie Thema war. Aber auch daraus wurde nichts. Mehr als das bei Kindern übliche Hobby-Gekicke war nicht drin. „Zum Fußball-Profi hätte es wohl nicht gereicht. Ich war echt schlecht“, so der 25-Jährige.

Einstieg im Scirocco Cup

Ohne jegliche Kart-Erfahrung war es für den einzigen männlichen Familienvertreter seiner Generation mit 16 Jahren endlich so weit. Als Quereinsteiger durfte er sich 2013 und 2014 seine ersten Sporen im seligen VW Scirocco R-Cup im Rahmen der DTM verdienen – inklusive eines heftigen Unfalls am Norisring 2014.

Nach vielversprechenden Resultaten nahm ihn Onkel Yvan dann doch schnell unter seine Fittiche. Bereits 2014 fuhr er für dessen Team in der französischen Mitjet-Serie, wo er sich auf Anhieb den Titel in der Zweiliter-Klasse sicherte. 2015 ging es nahtlos mit dem Titel der V6-Klasse weiter.

> „Zum Fußball-Profi hätte es wohl nicht gereicht. Ich war echt schlecht.“
>
> Yann Ehrlacher

2016 und 2017 ging es, weiter für Mullers Team fahrend, in die ELMS, wo er in der LMP3-Klasse also auch Prototypen-Erfahrung sammeln konnte. Parallel standen ab 2017 auch wieder die frontgetriebenen Tourenwagen auf dem Plan. Mit einem privat eingesetzten Lada konnte er in der WTCC sogar ein Rennen gewinnen und sich damit nachhaltig für einen Verbleib in genau jenem Sport empfehlen, dem sein Onkel in den vergangenen 25 Jahren so den Stempel aufdrückte. Und noch eine Parallele zu Onkel Yvan, der seinen Neffen mit all seiner Erfahrung innerhalb kürzester Zeit zum absoluten Top-Piloten coachte: Ehrlacher fährt in der Trophée Andros Eisrennen – für Yvan Mullers Team und mittlerweile im dritten Jahr. Muller selbst wurden nach seinem insgesamt zehnten Andros-Titel übrigens weitere Starts in der Eisrennserie untersagt.

Die Heimat aber hat Ehrlacher bei den Tourenwagen gefunden. „Dort fühle ich mich wohl“, sagt der Franzose, der 2021 erfolgreich seinen WTCR-Titel verteidigen konnte. 2018 fuhr er zunächst noch in einem Honda des Münnich-Teams in der ersten WTCR-Saison, dann wurde er von Cyan Racing abgeworben. Wieder einmal „Schuldiger“: Yvan Muller, der bei der vorherigen Volvo-Werkstruppe seit 2017 als Edeltester mit an Bord war und ihr in dieser Funktion zum Doppel-WM-Titel in diesem Jahr verhalf.

Ziel: 35 Jahre Profi

Die Aussichten für Ehrlacher könnten also kaum besser aussehen. Perfektes Coaching, breite Erfahrung, hoher Speed und spätestens seit diesem Jahr auch die emotionale Reife und Stabilität, um in jeglichen Kategorien um die Meisterschaft zu fahren.

Was steht also abgesehen von einem Verbleib in der Tourenwagen-Szene auf seinem Wunschzettel? „Ich würde gerne noch ein paar GT-Rennen fahren“, so Ehrlacher, der bisher nur ein paar sporadische GT4-Starts absolvierte. Es wäre also kaum verwunderlich, wenn er in nicht allzu ferner Zukunft auch mal GT3-Rennen bestreiten würde.

„Ich habe erst vor acht Jahren angefangen, Rennen zu fahren. Andere Fahrer in der WTCR haben noch viel mehr Erfahrung“, reflektiert der Weltcup-Champion und hat das ganz große Ziel auch schon im Blick. „Ich würde gerne irgendwann sagen können, dass ich 35 Jahre Profi-Rennfahrer war. Es gehört einiges dazu, das so lange zu schaffen.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Mit Mittelmotor-LMP3-Prototyp in der ELMS



WTCR

Mit Frontantrieb-Tourenwagen in der WTCR



TROPHÉE ANDROS

Mit E-Allradler in der Trophée Andros (#68)


MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE ZUR WAHL
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1 0 2 2
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1 0 8 2
MANNESMANN

MOTORSPORT IMAGES

Mit Hollywood-reifen Inszenierungen will Saudi-Arabien sein Image verbessern

Ablenkungsmanöver

Trotz großer weltweiter Kritik fuhr die Formel 1 im letzten Jahr ihren ersten Grand Prix in Saudi-Arabien. Diverse Menschenrechtsorganisationen warfen der Königsklasse Unterstützung beim Sportswashing durch die autokratisch geführte Monarchie vor. Das steckt hinter dem Begriff.

Von: **Philipp Körner**

Platz 170 von 180 in der Rangliste der Pressefreiheit, sieben von 100 möglichen Punkten im Freiheitsindex der NGO Freedom House und Rang 131 von 137 im Demokratie-Index der Bertelsmann Stiftung – die Bilanz des neuesten Formel-1-Gastgeberlands Saudi-Arabien ist nicht weniger als katastrophal. Die Monarchie, die erst kürzlich einen Machthaber-Wechsel durchlief, geriet durch die brutale Ermordung des regierungskritischen Journalisten Jamal Khashoggi und durch die Foltervorwürfe der Frauenrechtsaktivistin Lujain al-Hathlul in der jüngeren Vergangenheit häufig in die Schlagzeilen. Der blutig geführte militärische Konflikt im Jemen, in dem Saudi-Arabien eine Führungsrolle einnimmt, gibt zudem Einblicke in die harte politische Linie des Landes. Die Menschenrechtsorganisation Amnesty International wirft ihm „Kriegsverbrechen und andere schwere Verstöße gegen das Völkerrecht" vor. Laut UN-Recherchen soll die von den Saudis geführte Koalition seit dem Jahr 2015 mehr als 18 000 Zivilisten bei Luftangriffen verletzt oder getötet haben. Alles in allem also wenig Gründe, die für freudige Sportfeste sprechen.

Motorsport als „PR-Stunt"

Doch nach der Rallye Dakar und der Formel E ist die Königsklasse bereits das dritte Renn-Event, das trotz der genannten Umstände durch die Petro-Millionen Saudi-Arabiens möglich wurde – teils führten die Debatten sogar zu noch höheren Antrittsgebühren. Mit dem staatlichen Ölkonzern Aramco hat die Formel 1 außerdem seit März 2020 einen saudischen Hauptsponsor. Laut Kritikern ist das Staatsunternehmen einer der größten Umweltverschmutzer der Welt. Weitere in Saudi-Arabien heimische Sponsoren investierten zuletzt kräftig in Rennteams und Medien-Projekte.

> „Die Autoritäten in Saudi-Arabien wollen mit PR-Stunts von ihren brutalen Menschenrechtsverletzungen ablenken."
>
> Amnesty International



MOTORSPORT IMAGES

Die Formel 1 fuhr bis 1985 in Südafrika – dann wurde der Druck zu groß

Hinter all diesen Entwicklungen steckt dasselbe Prinzip: Sportswashing. Darunter versteht man den Versuch von Individuen, Gruppen, Unternehmen oder Staaten, das eigene, meist miese Image mit Sportveranstaltungen aufzubessern. Amnesty International beschreibt es drastischer: „Die Autoritäten in Saudi-Arabien wollen mit PR-Stunts von ihren brutalen Menschenrechtsverletzungen ablenken."

Neben dem Motorsport fanden in den letzten Jahren auch große Boxkämpfe, Fußballspiele und sogar amerikanische Wrestling-Wettkämpfe statt. Trotz der Pandemie veranstaltete man erst im Dezember ein gigantisches Techno-Festival. Denn wie der Sport lassen sich auch Kulturveranstaltungen für ein besseres Image und Touristen nutzen.

Damit möchte das Königshaus unter der Leitung des Kronprinzen Mohammed bin Salman vor allem auf die Nachbarn aufholen, die seit Jahren große Events und Touristenattraktionen etablierten. Beste Beispiele sind die Formel-1-Rennen in Abu Dhabi, Bahrain und neuerdings Katar.

Alte Spielregeln

Auch wenn die Entwicklung noch relativ jung erscheint, ist die Logik dahinter viel älter. Zu den drastischsten Fällen gehören die Olympischen Spiele im Jahr 1936, die von den Nationalsozia-

listen ausgiebig in Szene gesetzt wurden. Auch die großen Propaganda-Kampagnen rund um die „Silberpfeile" der 1930er-Jahre fallen in dieses Schema.

Ein jüngerer rennsportlicher Fall sind die Läufe der Formel 1 im Apartheids-Staat Südafrika. Während sich diverse Sportarten früh distanziert hatten, reiste der Grand-Prix-Zirkus noch bis 1985 an. Schon damals argumentierte man, dass man die Leute vor Ort nicht im Stich lassen wolle. Ligier-Pilot Jacques Laffite sagte nach dem Boykott seines Teams: „Ich wollte am Rennen teilnehmen. Es herrschte Apartheid, aber es ist immer besser, dort hinzureisen und die Lage besser für die Schwarzen zu machen."

Nur seichte Ausreden

Bis heute geben sich die Verantwortlichen im Motorsport und in der Formel 1 nicht wirklich Mühe, auf die Kritik einzugehen. Der nun ehemalige FIA-Präsident Jean Todt sagte nach den niedergeschlagenen Protesten in Bahrain und dem damit verbundenen Comeback der Formel 1: „Wir sind nur am Sport interessiert, nicht an der Politik."



Sportswashing bezeichnet den Versuch, das eigene, meist angeschlagene Image mit einer Sportveranstaltung aufzubessern.

Formel-1-Boss Stefano Domenicali erklärte gegenüber der britischen Zeitung „Daily Mail" vor dem Debüt von Saudi-Arabien: „Ich verspüre keine Scham. Die Formel 1 hat eine Rolle dabei zu spielen, unsere Werte in verschiedenen Teilen der Welt voranzubringen. Sport kann diesen Prozess beschleunigen und Aufmerksamkeit bringen." Aufseiten der Fahrer dominierten derweil nette Worte für die Fans vor Ort. Mit einem Kart-Event für junge Frauen, das Sebastian Vettel organisierte, und der Kritik von Lewis Hamilton gab es allerdings zwei Ausnahmen. Bringt Sport also doch Fortschritt? Nicht wenn man den neuesten Ranglisten glauben möchte. ■

„Die Formel 1 kann ihren Teil zu Verbesserungen beitragen"


DEUTSCHE SPORTHOCHSCHULE KÖLN

Der Sportpolitik-Experte Jürgen Mittag beschäftigt sich intensiv mit Großveranstaltungen wie den Olympischen Spielen oder der Fußball-WM. Im Interview mit MSa erklärt der Professor der Deutschen Sporthochschule in Köln, warum so viele neue Länder Formel-1-Grands-Prix austragen, welche Sonderrolle die Formel 1 einnimmt und ob Fans solche Rennen boykottieren sollten.

Von: **Philipp Körner**

Immer mehr Großveranstaltungen finden in Ländern statt, die bislang nicht als „Sport-Staaten" bekannt waren. Wie kam es dazu?
In den letzten zwei Jahrzehnten hat sich die Sportwelt insgesamt dahingehend verändert, dass sich nicht mehr nur die Staaten der OECD, sondern auch Schwellen-, Wachstums- und Entwicklungsländer im zunehmenden Maße für Sportgroßereignisse bewerben und auch den Zuschlag erhalten. Erklären lässt sich das zum einen mit der Sättigung der bestehenden Sportmärkte, zum anderen aber auch mit dem immer größeren Aufwand und den weiterwachsenden Kosten, die durch die bisher ausrichtenden Staaten oder Organisationen nicht mehr getragen werden können. Ein gutes Beispiel für diese Entwicklung sind die Länder der Arabischen Halbinsel, die sich zuletzt sehr aktiv beworben haben und mit ihren erheblichen finanziellen Mitteln solche Veranstaltungen schultern können.

Viele dieser Staaten missbrauchen Events, um ihre schlechte Wahrnehmung aufzupolieren. Sollten westliche Demokratien mit Geld dagegenhalten?
Diese Frage kann man aus zwei Perspektiven beantworten: Auf der einen Seite befinden sich die Sportorganisationen, die lange Zeit mehr auf die Finanzen als auf die menschenrechtsbezogenen Bedingungen geschaut haben. Hier kam es bei der Vergabeentscheidung jüngst zu einer Änderung in Richtung stärker wertebasierter Entscheidungen – auch wegen des öffentlichen und medialen Protests gegenüber nicht demokratischen Ausrichterstaaten. Aktuelle Beispiele sind die Vergaben der Olympischen Spiele nach Paris und Los Angeles. Auf der anderen Seite setzen die westlichen OECD-Länder gezielter auf sogenannte Sportdiplomatie – also den Einsatz des Sports für eine wertebasierte Politikvermittlung. Auch die Europäische Union hat sich in den letzten Jahren für dieses Thema geöffnet. In Anbetracht hoher Kosten stehen die Bemühungen aber noch am Anfang.

Die Formel 1 argumentiert, dass sie einen Wandel anstoßen will. Ist da was dran?
Das ist eine höchst ambivalente Argumentation, welche die klassische politische Formel „Wandel durch Annäherung" ableitet. Da sportliche Großereignisse Orte des Kultur-Austauschs sind und medial um die Welt getragen werden, steckt also eine gewisse Relevanz darin. Ob nun der Sport dazu beitragen kann, Fehlentwicklungen substanziell zu verändern, kann mit guten Gründen aber mit einem Fragezeichen versehen werden. So haben die Olympischen Spiele von Peking im Jahr 2008 langfristig nicht zu einer Öffnungspolitik beigetragen. Grundsätzlich ist die Argumentation also eher kritisch zu sehen, was allerdings nicht heißt, dass kleinere Verbesserungen ausgeschlossen werden können. Die mediale Aufmerksamkeit hat zum Beispiel geholfen, die Bedingungen für Bauarbeiter in Schwellenländern in kleinen Schritten zu verbessern.

Andersrum gefragt: Muss sich die Formel 1 als weltweites Produkt nicht sogar für alle Länder öffnen dürfen?
Die Formel 1 ist ein klassisches westliches Event, aber durchläuft in der Tat eine Veränderung. Infolgedessen trifft man nun auf viele neue Länder, in denen ganz andere Strukturen bestehen und Kulturen vorherrschen. Es ist die Aufgabe der Verantwortlichen, Teams und Fahrer, Probleme und Missstände in angemessener, aber dennoch deutlicher Form anzusprechen. Man sollte sich dabei nicht mit allgemeinen rhetorischen Bekundungen begnügen, sondern gezielt einzelne Missstände vor Ort ansprechen. Die Formel 1 kann ihren Teil zu Verbesserungen beitragen.

Aktuell wird viel über einen Boykott von Olympia diskutiert. Sollten Rennsport-Fans über einen Boykott von Saudi-Arabien und Co nachdenken?
Bei den Diskussionen handelt es sich vor allem um politische Boykotte, die wir schon im letzten Jahrzehnt verstärkt hatten – zum Beispiel bei der Fußball-EM in der Ukraine und Polen 2012. Die Symbolik dahinter hatte durchaus einen gewissen Erfolg und wurde zu einer Alternative für den Boykott durch Athletinnen und Athleten. Für die Formel 1 ist dies aber nur schwer zu adaptieren, da hier Staaten beziehungsweise staatliche Repräsentanten eine weitaus geringere Rolle spielen. Stattdessen stehen eher Teams und Unternehmen im Blickfeld des Motorsports. Es stellt sich deshalb die Frage, inwieweit die Verantwortung an anderer Stelle anzusetzen wäre. Zum Beispiel könnten die entsprechenden Teams zumindest ihre Werbeaktivitäten vor Ort eingrenzen. Ich sehe eine zentrale Rolle bei den Sponsoren, da über sie Einfluss auf die Sportveranstaltungen genommen werden kann. Dass Fans sich zurückziehen, hat bisher nicht funktioniert. Das mediale und öffentliche Interesse bei Großereignissen ist ungebrochen. ■



Die ersten Kilometer geschafft: Matthias Walkner als KTM-Vorreiter

Triell in der Wüste

Navigation ist alles. Das war auch zum Auftakt der dritten Auflage der härtesten Marathon-Rallye der Welt in Saudi-Arabien eine gnadenlose Maxime. Schon auf der ersten Etappe navigierten sich mehrere Favoriten auf die Verliererstraße.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Die Wüste ist eine Naturgewalt, die den Menschen immer wieder überraschen kann, vor allem, wenn er nicht in ihr aufgewachsen ist. So regnete es an den ersten Tagen der diesjährigen Rallye dermaßen stark, dass der erste Biwak umverlegt und einige Streckenabschnitte abgeändert werden mussten, weil sonst trockene Täler plötzlich komplett unter Wasser standen. Und auch der Wüstenstaat Saudi-Arabien ist dem derzeit stärksten natürlichen Feind der Menschheit, dem Coronavirus, ausgeliefert, und entsprechend streng sind die Maßnahmen, in das Land zu kommen, um danach für zwei Wochen in einer Bubble in der Wildnis umherzufahren. Und prompt wiesen nicht weniger als 30 Mitglieder des Dakar-Trosses beim ersten Nachtest nach der Einreise ein positives Ergebnis auf, darunter auch der ehemalige MotoGP-Werkspilot Danilo Petrucci, der in diesem Jahr als Neuling an der Dakar teilnimmt. In der Isolation wurde er mehrmals nachgetestet, der letzte Bluttest zeigte einen so verminderten Antigen-Spiegel, dass er als nicht weiter ansteckend eingestuft wurde und sein Traum von seiner ersten Dakar nicht schon vor dem Start platzte. So war er am Start in Jeddah am Neujahrstag wohl der Glücklichste aller im Rallye-Biwak Versammelten.

Aufrüsten geht weiter

Auch auf der technischen Seite hat sich einiges getan. Hatte Honda in den letzten Jahren immer weiter an der RC-F 450 Rally gefeilt, bis sie mehr einem Motocrosser mit großen Tanks ähnelte als einem traditionellen Rally-Wüstenschiff, tritt nun KTM mit einem völlig neuen Motorrad an. Dabei verabschiedete man sich vom traditionellen steifen Brückenrahmen und machte stattdessen einen Schleifenrahmen wie bei einer Motocross-Maschine, damit das Motorrad schmaler, leichter und handlicher wird.

Der neue Dakar-Renner wurde im November und Anfang Dezember in den Wüsten von Dubai noch einmal ausgiebig getestet und mit dem alten Modell verglichen. Besonders Matthias Walkner suchte immer weiter nach Verbesserungen in der Abstimmung, bis auch er sich sicher war, dass das neue Motorrad das bessere ist.

So fahren nun sowohl die KTM-Werksfahrer als auch die der Schwestermarken Husqvarna und GasGas das neue Modell. Danilo Petrucci vertraut bei Tech3 KTM Factory Racing auf das alte Bike. „Dass das Team den Namen von Hervé Poncharals MotoGP-Team hat und das Motorrad auch genau in der Farbe lackiert ist, ist eine Hommage an die Herkunft Petruccis“, klärt KTM-Rallye-Chef Heinz Kinigadner auf. „Danilo wird von Technikern der KTM-Rallye-Abteilung betreut. Die von seiner früheren MotoGP-Truppe müssen auch mal Ferien haben.“

Beim Reglement machte man nach Fahrer-Beschwerden einen Schritt zurück: Jeder Fahrer hat pro Tag wieder einen neuen Hinterreifen.

Gleich Aufregung

Doch auch bei bester Vorbereitung können sich immer wieder menschliche Fehler einschleichen. Und so einer war gleich in der ersten Etappe eine falsche Angabe im Roadbook, die viele der Top-Piloten eine halbe bis eine volle Stunde Umweg kostete. Dies spülte einige weniger favorisierte Fahrer weiter nach vorne. Die durchaus anspruchsvolle Etappe 1B mit 334 Wertungskilometern durch die Sandwüste Nefud und über einige Dünen beendete Danilo Petrucci auf Platz 13 und rangierte am Sonntagabend auf dem gleichen Gesamtrang, nur 33 Minuten hinter dem zweifachen Etappensieger Daniel Sanders – bravissimo! „Ich bin wirklich sehr, sehr happy, dass ich meine erste Dakar-Etappe geschafft habe. Ich war total nervös am Start. Die 120 Kilometer nach dem Tankstopp

kamen mir mit den großen Dünen wie eine Ewigkeit vor“, strahlte der Italiener. Doch einen Tag später schlug das Schicksal auch beim prominentesten Dakar-Neuling zu: Er blieb mitten in der Etappe mit einem technischen Fehler liegen. Was es genau war, konnten wir bis Redaktionsschluss nicht in Erfahrung bringen. Heinz Kinigadner: „Im schlimmsten Fall müssen wir den Motor wechseln, dann fährt Danilo weiter. Aber er liegt natürlich weit zurück.“ Daniel Sanders, der schon letztes Jahr sein Dakar-Debüt für die KTM-Schwestermarke GasGas als Vierter beendet hatte, legte los wie die Feuerwehr. Er konnte sich nach dem Gewinn des Prologs, wie alle unter den ersten 15, seinen Startplatz für die Etappe 1B um Ha'il aussuchen und begann als 15.

Teurer Navigationsfehler

„Ich habe mich auf die Jagd der Jungs vor mir fokussiert. Am Ende war die Navigation sehr tricky, aber ich blieb cool, um keine Fehler zu machen und brachte die Führung ins Ziel“, erklärte „Chucky“ Sanders nach dem ersten Teil der ersten Marathonetappe der Rallye am Sonntag. Auch sein neuer Teamkollege Sam Sunderland ließ sich durch den ungenauen Roadbook-Eintrag nicht aus der Ruhe bringen und lag nach Tag 2 auf Platz 6.

Andere blieben nicht so cool: Der zweifache Sieger Toby Price und 2021er-Gewinner Kevin Benavides waren zwei der Fahrer, die dem Roadbook aufsaßen und zwei- oder dreimal zurückfahren mussten, um den richtigen Wegpunkt zu finden. Das kostete Price 45 Minuten: „Das war ein teurer Navigationsfehler.“

Sein Kollege im KTM-Werksteam, Matthias Walkner, machte es besser und lag nach dem zweiten Tag nur 11 Minuten hinter Sanders auf P3. Der Sieger von 2018 kam gut durch Etappe 1B und auch mit der Navigation zurecht, doch schon nach zehn Kilometern sprang er in den Gegenhang eines Bachbettes und zog sich eine Verletzung des Sprunggelenks zu. Unter Schmerzen fuhr der Mann aus Kuchl ins Ziel. In der zweiten Etappe verlor er allerdings 14,5 Minuten auf den Etappensieger Joan Barreda, liegt in der Gesamtwertung aber immer noch auf dem vierten Rang.

Auf der Seite von HRC muss Quintanilla im epischen Duell gegen KTM vielleicht als Einzelkämpfer auftreten: Seine Teamkollegen Joan Barreda (10.), José Cornejo (19.) und Ricky Brabec (22.) blieben bislang unter den Erwartungen oder verloren viel Zeit beim Navigieren. Das könnte man aber auch von Price (15.) und KTMs Top-Verpflichtung Kevin Benavides (11.), dem Titelverteidiger sagen. Doch nach zwei Tagen hat noch nie jemand die Dakar gewonnen.

Yamaha als dritte Kraft?

Anders als bei den vorangegangenen Rallyes war Yamaha beim Zweikampf Honda vs. KTM zu Redaktionsschluss noch als dritte Kraft im Rennen. Nach den blamablen letzten Auftritten – 2021 waren alle Werkspiloten mit technischen Defekten ausgeschieden – hat sich Yamaha neu aufgestellt und Andrea Peterhansel, geborene Mayer, als sportlichere Leiterin engagiert. Nach zwei Etappen erfolgreich: Adrien van Beveren (2.) mit Siegchancen, Ross Branch Zwölfter, Andrew Short auf P16.

Kalifornische Überraschung

Wie so oft zuvor gab es auch bei der 44. Dakar schon eine handfeste Überraschung im Klassement: Who the f... is Mason Klein? Der 20-jährige Kalifornier im BAS KTM Racing Team, ein Schützling seines Landsmanns Skyler Howes, fuhr bei seinem Dakar-Debüt ein fehlerfreies Rennen und kam am Sonntag als Vierter ins Ziel! ■

DAKAR-RALLYE 2022 (MOTORRAD)

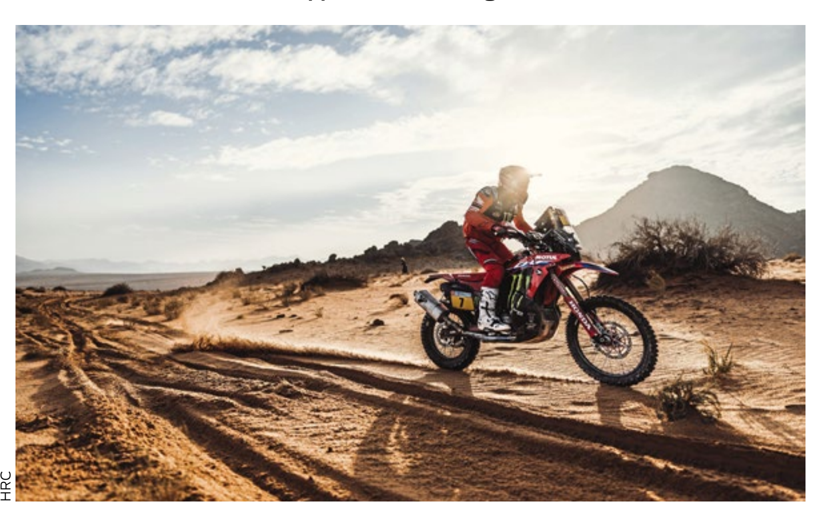
01.–14. Januar 2022
Stand nach Prolog und 2 von 12 Etappen

1.	Sam Sunderland (GB)	GasGas	8:31.29 h
2.	Adrien van Beveren (F)	Yamaha	+ 2.51 min
3.	Daniel Sanders (AUS)	GasGas	+ 3.29 min
4.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 4.08 min
5.	Skyler Howes (USA)	Husqvarna	+ 9.59 min
6.	Lorenzo Santolino (E)	Sherco	+ 10.55 min
7.	Pablo Quintanilla (RCH)	Honda	+ 12.31 min
8.	Stefan Svitko (SK)	KTM	+ 17.39 min
9.	Aaron Mare (ZA)	Hero	+ 18.41 min
64.	Mike Wiedemann (D)	KTM	+ 2:53.02 h



RALLY ZONE

Perfekter Start für GasGas: Doppelter Auftaktsieger Daniel Sanders



HRC

Auch auf Honda schnell: Pablo Quintanilla mit Anschluss zur Spitze



FUTURE7MEDIA

Yamaha im Soll: Adrien van Beveren auf Podiumskurs



RALLY ZONE

Erst positiv, dann negativ: MotoGP-Rentner Petrucci gleich mittendrin



PAULOVITS

Jorge Lorenzo (r.) und Weltmeister Fabio Quartararo: „Sehr ähnlich wie ich 2010"

MOTOGP

Nach seinem Testfahrer-Job bei Yamaha war Ex-Weltmeister Jorge Lorenzo aus dem Rampenlicht verschwunden, bis er 2021 wieder Grands Prix besuchte. Im MSa-Interview erzählt der 34-jährige Spanier, was er macht.

Von: **Imre Paulovits**

Womit beschäftigen Sie sich heute?
Ich schlafe viel und esse viel, wobei ich mir bei Letzterem etwas Selbstkontrolle auferlegen musste. Dazu gehe ich morgens in mein Gym und arbeite vor allem an meiner Kondition. Das sind auch schon die Fixpunkte, die meinen Tag ausmachen. Ich lasse es mir im Moment einfach gutgehen. Ich fühle ich als glücklicher Mensch, und ich mag es, wie es mir im Moment geht.

Soll das auf längere Zeit so weitergehen?
Derzeit habe ich noch keine konkreten Pläne, was ich langfristig machen werde. Ich muss dafür etwas finden, das mich motiviert. Vielleicht würde ich fürs TV kommentieren, aber ich möchte derzeit keinen Job mit zu viel Verantwortung auf mich nehmen. Ich genieße momentan mein Leben mit viel Freizeit und wenig Verpflichtungen. Ich sehe nach meinen Investitionen, reise viel, lerne viele neue Orte und neue Menschen auf der Welt kennen. Das genieße ich wirklich.

Was vermissen Sie aus Ihrer aktiven Zeit? Und was vermissen Sie nicht?
Wenn ich drei Dinge benennen müsste, die ich nicht vermisse, wären das die Verletzungen, der Druck und die Opfer, die man als Fahrer bringen muss. Was ich geliebt habe, war zu gewinnen, mit dem Team zu arbeiten und mit dem Motorrad zu fahren. Besonders bei den Tests, wo man neue Teile probieren musste und man gesehen hat, dass ein neues Teil dir ein gewisses Extra gibt. Dann war das ein Glücksgefühl, das ich am meisten vermisse.

Was hat sich in der MotoGP verändert, seitdem Sie aufgehört haben?
Es ist eigentlich alles gleich geblieben. Was sich hauptsächlich verändert hat, ist durch die Co-

„Der Druck und die Entbehrungen fehlen mir nicht“

rona-Krise entstanden. Es sind viel weniger Leute im Fahrerlager. Das war auch ein großer Schock für mich, als ich in Aragón am Freitag nach langer Zeit erstmals dort war. Es war auch deshalb ein großer Schock für mich, weil ich nach meinem Rücktritt erst einmal auf einen ganz anderen Kanal geschaltet habe. Abgesehen vom Sepang-Test und dem Portimão-Test, den ich für Yamaha gefahren bin, habe ich mich wenig mit der MotoGP beschäftigt und mehr an andere Dinge gedacht. Wenn man im Kopf umgeschaltet hat, vergisst man vieles. Und wenn man etwas nicht regelmäßig mitverfolgt, bekommt man Veränderungen nicht mit. Deshalb kam die Erinnerung erst wieder zurück, als ich all die Trucks und die Boxen gesehen habe, die mich mein ganzes Leben begleitet haben. Da war es ein Schock, dass alles zwischen ihnen anders war. Als ich aber begann, mich mit den Leuten zu unterhalten, nachdem ich alle meine früheren Freunde getroffen und mit ihnen gesprochen hatte, wich dieser Schock, und ich begann mich wieder heimisch zu fühlen und es zu genießen. Ich habe mich auch schnell an die Arbeit gemacht, Interviews gegeben und bei den Fernsehstationen ausgeholfen.

Weltmeister Fabio Quartararo fährt nun die Yamaha in einem ähnlichen Stil, wie Sie sie gefahren sind. Wie sehen Sie seine Fahrtechnik?

In dieser Saison hat mich Fabio nicht nur von seinem Fahrstil her an meine früheren Jahre erinnert. Er fährt sehr sanft, legt sich in der Kurvenmitte sehr weit raus, und er nutzt den Kurvenspeed so, wie ich ihn genutzt habe. Er ist 23 Jahre alt und wurde auf Yamaha Weltmeister, wie ich 2010, als ich meinen ersten MotoGP-Titel gewonnen habe. Deshalb erinnert er mich stark daran, wie ich selbst vor zwölf Jahren war. Er hat seine Karten richtig gespielt und hat so den Titel gewonnen. Ich konnte mich glücklich schätzen, dass ich in Misano vor Ort war, als er den Titel gewonnen hat.

Sehen Sie, dass er die Nachfolge von Marc Márquez übernehmen könnte?

Marc Márquez hat 2019 eine perfekte Saison gehabt und bis auf den Fehler, den er in Austin gemacht hat, hat er das meiste aus der Honda geholt, das er herauszuholen konnte. 2020 hat er vor seinem Sturz in Jerez auch ein unglaubliches Rennen gezeigt. Er war allen anderen Fahrern weit überlegen. Aber er hat viel riskiert, und wir wissen, was dann passiert ist. Er hat durch den Armbruch zwei Saisons zerstört, die genau so gut hätten sein können wie 2019, und in denen er hätte Weltmeister werden können. Seine Abwesenheit hat anderen Fahrer Motivation gegeben, die sie vielleicht nicht gehabt hätten, wenn er weiter so dominiert hätte. So sind mehrere herangereift. Joan Mir hat letztes Jahr gewonnen und ist Weltmeister geworden, 2021 war das Jahr des noch schneller gewordenen aber vor allem gereiften Fabio Quartararo. Er ist auch mental stark geworden und konnte das umsetzen, was er schon 2019 angedeutet hat, als er mit Márquez gekämpft hat. Wenn er da auch nicht gewinnen konnte, hat er seither gelernt, sein Potenzial zu entfalten. In der letzten Saison konnte Marc lange nicht so fahren, wie er es vor seiner Verletzung konnte. Zum Schluss hat er sich wieder enorm gesteigert, bevor er sich wieder verletzt hat. Jetzt muss sich zeigen, ob er es wieder ganz nach oben schafft. Er wird dort aber auf einen viel stärker gewordenen Fabio Quartararo, Francesco Bagnaia und Jorge Martín treffen, und bis dahin vielleicht noch einige mehr.

> „Dass Marc Márquez weg war, hat einige Fahrer erst motiviert, an sich zu arbeiten und zu der Form aufzusteigen, die sie jetzt haben.“
>
> Jorge Lorenzo

Wie sehen Sie die Chancen von Ducati auf den nächsten Titel?

Das Motorrad ist sehr stark geworden, und sie haben eine Menge Talent unter Vertrag. Mit Bagnaia, Martín und Bastianini haben sie Fahrer mit sehr viel Zukunft. Jack Miller ist auch sehr stark, er muss aber mehr Konstanz finden. Nachdem Pecco sein erstes MotoGP-Rennen gewonnen hat, ist bei ihm der Knoten geplatzt, nun ist er der Fahrer, den es zu schlagen gilt. Und ich denke, auch Jorge Martín wird sehr stark werden. Er ist sehr schnell und explosiv, er hat bereits in seiner Rookie-Saison ein Rennen gewonnen und wird in Zukunft nur noch stärker werden. Und was Enea Bastianini als Rookie mit einem alten Motorrad gezeigt hat, war ganz außergewöhnlich. Ich denke, Ducati hat gleich drei Fahrer, die Weltmeister werden könnten.

Was halten Sie von Ihrem jungen Landsmann, dem Moto3-Weltmeister Pedro Acosta?

Ich habe ihn bei einem Abendessen kennengelernt, er hat denselben Manager, den ich früher hatte und mit dem ich auch heute noch befreundet bin. Ich habe dort auch seinen Vater und seine Mutter kennengelernt, und ich war von diesem Jungen gleich sehr angetan. Er hat mir erklärt, wie er die Rennen angeht. Was ich in ihm gesehen habe, war gleich diese Besessenheit für Motorräder und fürs Siegen. Das ist neben Talent das Wichtigste, das ein Rennfahrer haben kann. Er ist mindestens so siegesbesessen wie ich, Valentino Rossi, Casey Stoner oder Marc Márquez es waren. Deshalb sehe ich eine große Zukunft für ihn.

Wie sehen Sie den Rücktritt von Valentino Rossi?

Er hat gespürt, dass die Zeit gekommen ist, und er hat den Schritt getan. Natürlich ist eine solche Entscheidung nicht einfach, aber sie kommt im Leben jedes Sportlers. Er war schließlich 42 Jahre alt und hatte eine außergewöhnlich lange Karriere auf dem höchsten Niveau. Aber ich denke, Valentino ist glücklich, und er hat auch schon konkrete Pläne mit seinem Team und bei den Autos. Er hat die richtigen Entscheidungen getroffen, und ich denke, er wird sein Leben auf andere Art genießen. Er wusste es schon zu genießen, als er aktiv war, nun hat er noch mehr Freizeit für ein schönes Leben.

Vor einigen Jahre wären Sie gerne die 24 Stunden von Le Mans mit ihm gefahren. Wie sieht es heute aus?

Das war mal eine Idee, weil wir beide auch mit Autos schnell sind. Und für dort braucht man sich nicht so intensiv vorzubereiten wie für ein MotoGP-Motorrad. Es wäre auch weiter sehr schön, es mit ihm zu machen. Ich weiß nicht, ob das je passieren wird, aber es wäre schön. ■



Jorge Lorenzo

Geburtstag: 4. Mai 1987
Geburtsort: Palma (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2002: 125GP, Derbi (21.)
2003: 125GP, Derbi (12.)
2004: 125GP, Derbi (4.)
2005: 250GP, Honda (5.)
2006: 250GP, Aprilia (1.)
2007: 250GP, Aprilia (1.)
2008: MotoGP, Yamaha (4.)
2009: MotoGP, Yamaha (2.)
2010: MotoGP, Yamaha (1.)
2011: MotoGP, Yamaha (2.)
2012: MotoGP, Yamaha (1.)
2013: MotoGP, Yamaha (2.)
2014: MotoGP, Yamaha (3.)
2015: MotoGP, Yamaha (1.)
2016: MotoGP, Yamaha (3.)
2017: MotoGP, Ducati (7.)
2018: MotoGP, Ducati (9.)
2019: MotoGP, Honda (19.)

Hobbys
Autos, Reisen



Ducatis MotoGP-Testpilot Michele Pirro auf dem E-Motorrad: „Bereits ganz mein Bike“

DUCATI

Ducati MotoE getestet

Das ging aber schnell: Im September wurde bekannt gegeben, dass Ducati ab 2023 das Einheits-Motorrad der MotoE stellen wird. Bereits drei Monate später fuhr Michele Pirro den Prototyp in Jerez zum ersten Mal auf der Rennstrecke.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Ducati vor Weihnachten die Bilder der ersten Testfahrt ihres MotoGP-Testpiloten Michele Pirro in Jerez mit dem Prototyp des Motorrads, das ab 2023 das Einheitsfahrzeug der MotoE-Klasse wird, präsentiert hatte, wurde klar, dass dieses Projekt nicht erst im September geboren wurde. Damals hatte Energica seinen Ausstieg bekannt gegeben und die Dorna einen Tag später Ducati als den neuen Ausrüster des Elektro-Weltcups vorgestellt. Ducati veröffentlichte anlässlich der Ernennung nur eine computergenerierte Zeichnung des Motorrads.

Das, was Pirro nun in Jerez Probe fuhr, war die Verwirklichung davon. Und die wirkte bereits so fertig, wie sie in nur drei Monaten nicht entwickelt worden sein kann. Ducati hatte aber auch damals schon keinen Hehl draus gemacht: Sie wollen in die Elektromobilität einsteigen, und das mit einem Motorrad, das bei der Leistung nicht hinter den benzinbetriebenen Modellen ansteht. Wie einst beim Vierventil-Superbike und bei der V4 soll auch beim Elektro-Motorrad das Rennmodell die Basis bieten, aus der spätere Serienmodelle hervorgehen werden.

Wenn man sieht, mit welchen Motorleistungen die Autobauer der Luxusklassen den Weg ihrer Kunden vom Verbrenner zum Elektro ebnen, wird es klar, dass auch Ducati diesen Weg gehen wird. Ihr Mutterkonzern Audi und die Volkswagen-Gruppe hat bereits Milliarden in die Grundlagenforschung und die Elektrotechnik investiert. Diese Technologien werden auch Ducati zur Verfügung stehen. Natürlich stellen sich beim Motorrad noch andere Probleme, um all das bei der Baugröße und bei einem Gewicht, das bei dem von Benzin-Motorrädern liegt, zu verwirklichen.

Der Projektleiter heißt Roberto Canè, neben der Leitung des MotoE-Projekts ist er auch eMobility Direktor bei Ducati. Er hat den Prototyp in Zusammenarbeit seines R&D-Teams mit den Ingenieuren von Ducati Corse entwickelt. Das Motorrad trägt den Code-Namen V21L. Neben einer gefälligen Linienführung zeichnet es sich durch bekannte, hochwertige Komponenten aus. Neben Federelementen von Öhlins, Brembo-Bremsen und Marchesini-Rädern hat es eine aufwendig gefertigte, lange Schwinge aus Aluminiumguss; das selbsttragende Rahmenheck ist aus Kohlefaser. Wie die Technik unter der Verkleidung aussieht, lässt sich aus den Bildern nicht erkennen, aber dass die Kühler für den Elektromotor und die Batterien die gleiche Größe haben wie für Wasser und Öl der MotoGP-V4, zeigt, dass hier gleich mit viel Leistung hantiert wird. Aber zumindest bei dem kalten Wetter des ersten Roll-outs waren sie zum großen Teil abgeklebt.

Viel Enthusiasmus

Michele Pirro war von dem neuen Motorrad begeistert. „Es war wirklich sehr spannend, diesen neuen Prototyp zu testen, weil es ein neues, wichtiges Kapitel in der Geschichte von Ducati eröffnet“, so der 35-jährige Italiener. „Das Motorrad ist leicht und hat bereits eine gute Balance. Auch die erste Reaktion beim Öffnen des Gasgriffs, die Verbindung zum Motor und die Ergonomie sind sehr ähnlich wie beim MotoGP-Bike. Wir hatten beschlossen, bei diesem Test die Leistung auf 70 Prozent zu beschränken. Aber auch so und trotz der fast völligen Stille hatte ich bereits das Gefühl, dass ich mein Motorrad fahre.“ ■



DUCATI

Das MotoE-Motorrad von Ducati sieht mehr als ein Jahr vor seinem ersten Renneinsatz bereits recht fertig aus

MotoGP

Kann Márquez fahren?

Kurz vor Weihnachten gab es wie versprochen ein Update zum Gesundheitszustand von Marc Márquez. Aber ob der achtfache Weltmeister die Saison 2022 von Beginn an aufnehmen kann, wird daraus nicht ersichtlich.

Von: **Imre Paulovits**

Die Essenz der Pressemitteilung las sich kurz und knapp: „Marc Márquez' Fortschritt verläuft entsprechend der Diagnose seiner Doppelsichtigkeit. Er wird den konservativen Behandlungsplan in den nächsten Wochen fortsetzen und bereitet sich mit seinem Training auf 2022 vor."

So weit, so gut. Doch was heißt das konkret? Vom Zeitpunkt der Untersuchung bis zum ersten Test in Sepang bleiben dem Honda-Werksfahrer etwas mehr als sechs Wochen. Wenn man bedenkt, dass sein Sturz mit der Enduro vor dem Portimão-GP im Oktober zwei Monate zuvor stattgefunden hat, und dass noch immer kein klarer Zeitplan aufzustellen war, verheißt es nicht viel Gutes. Es heißt in der Pressemitteilung zwar weiter, die Entwicklung der Doppelsichtigkeit hätte einen günstigen Verlauf genommen, dies kann in diesem Zusammenhang aber viel bedeuten. Fakt ist, dass der achtfache Weltmeister sich an dieser Stelle bereits als 14-jähriger einmal verletzt hatte, die 2011 in Sepang erneut beeinträchtigt wurde, und seine Doppelsichtigkeit damals operativ korrigiert werden musste. Eine weitere Operation ist kaum möglich, deshalb hat man sich für die konservative Methode entschieden, das heißt, die Augen an den neuen Zustand gewöhnen lassen, sie trainieren und abwarten. Ob dies aber reichen wird, oder gegebenenfalls mit Linsen eine Korrektur vorgenommen werden kann, mit der Márquez weiter in der Lage sein wird, 350 km/h schnelle Motorräder auf dem aktuellen Niveau der MotoGP zu bewegen, muss sich zeigen.

Man kann dem größten Fahrer des letzten Jahrzehnts nur wünschen, dass er es schafft. ■



MOTOGP

Marc Márquez: Zum Saisonauftakt fit?

MotoE

Aegerter 2022 bei Intact

Ob er einen weiteren Angriff auf den MotoE-Titel unternimmt, hatte Supersport-Weltmeister Dominique Aegerter offengelassen. Nun steht fest: Er fährt 2022 wieder beide Serien.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter hatte es schon gesagt: „In der MotoE habe ich noch eine Rechnung offen." Nachdem der Kalender 2022 bekannt wurde, nach dem jeweils zwei Rennen bei den Grands Prix in Jerez, Le Mans, Mugello, Assen, dem neuen KymiRing, in Spielberg und in Misano geplant sind und so keine Kollision mit dem Superbike-WM-Kalender besteht, einigte sich der 31-jährige Rohrbacher mit Intact GP auf das dritte gemeinsame Jahr bei der Titeljagd. In diesem Jahr hatte der 31-jährige Schweizer die Chance, erster Fahrer in der Geschichte zu werden, der in zwei verschiedenen Straßen-WM-Serien Titel gewinnt. Nach der Zieldurchfahrt in Misano sah es so aus, als könne er diese historische Leistung vollbringen, doch die umstrittene Rennleiter-Entscheidung mit 30 Strafsekunden wegen der Kollision mit Jordi Torres hinderten ihn daran. Nun will er versuchen, es in diesem Jahr zu schaffen. Dafür will er so fit wie möglich zum ersten MotoE-Test vom 7. bis 9. März in Jerez ankommen. „Ich werde alles versuchen, damit es diesmal mit dem Titel klappt", so Aegerter. ■



MOTOGP

Dominique Aegerter: 2022 will er auch in der Schlussabrechnung die Nummer 1 sein

NACHRICHTEN

MOTOGP

Es schien ein Multi-Millionen-Deal zu werden, doch der Vertrag zwischen Valentino Rossis VR46-Organisation und Aramco, der vermeintlichen Firma eines saudi-arabischen Prinzen, erwies sich als Luftblase. Nun hat der neunfache Weltmeister für sein MotoGP- und sein Moto2-Projekt mit der italienischen Bank Mooney einen neuen Hauptsponsor gefunden.

MOTOGP

Nachdem sein bisheriger Teamchef Francesco Guidotti die Leitung des KTM-MotoGP-Teams übernommen hat, hat das Pramac-Ducati-Team Claudio Calabresi als dessen Nachfolger angeheuert. Der 63-jährige Italiener war zuletzt Executive Vice President Commercial Director bei der italienischen Ölgesellschaft Eni. Er ist ein Motorsport-Fan durch und durch, Pramacs Sportdirektor Fonsi Nieto soll ihm zur Seite stehen, damit er sich schnell in seine neue Aufgabe einarbeitet.

MOTORRAD-WM

Die Grand-Prix-Kommission hat zahlreiche neue Regeln für 2022 beschlossen. Das Zeitlimit zur Qualifikation zu den Grands Prix wird von 107 Prozent der Bestzeit auf 105 Prozent reduziert. Die Regeln für die ärztliche Kontrolle bei der Rückkehr von Verletzungen wurden verschärft.

MOTORRAD-WM

Über die Feiertage mussten wir uns von zwei großen Menschen verabschieden. Am 28. Dezember erlag Earl Hayden im Alter von 74 Jahren seinem Krebsleiden. Der Mann aus Kentucky war ein erfolgreicher Dirt-Tracker und fuhr die Startnummer 69, die sein Sohn Nicky übernahm. Alle seine Söhne und auch seine Tochter fuhren erfolgreich Rennen. Am 29. Dezember starb Tony Jefferies im Alter von 73 Jahren. Er gewann 1971 die Junior- und die F750-TT und 1973 die Production-TT.

Superbike-WM

Reges Treiben in Jerez

Vor den Feiertagen gingen noch einmal die Teams von Kawasaki, BMW und Honda in Jerez auf Testfahrt. Was ihre Zeiten gegen Weltmeister Razgatlioglu und Ducati-Rückkehrer Bautista wert sind, muss sich beim nächsten Test zeigen.

Von: **Imre Paulovits**

An diesen drei Testtagen wurden keine offiziellen Zeiten veröffentlicht. Aber die Zeiten, die den Teams zu entlocken waren, zeigten, dass sich die Kräfteverhältnisse zwar nicht geändert haben, aber mit einem weiteren Zusammenrücken des Feldes in diesem Jahr zu rechnen ist.

Der sechsfache Weltmeister Jonathan Rea, der seinen Titel unbedingt zurückerobern will, setzte dabei die Bestzeit, wie so oft bei den Wintertests in Jerez. Am Freitag verbesserte er sich auf 1.38,831 und war damit um drei Zehntel schneller als Álvaro Bautista bei seinem Test auf der Ducati Ende November. Wie sich die Zeiten vergleichen lassen, muss sich zeigen, wenn alle auf der Strecke sind. Aber Rea zeigte sich zufrieden mit der Entwicklung: „Wir sind den ersten und den dritten Tag gefahren, damit die Techniker einen Tag zum Arbeiten hatten. Wir hatten viele neue Teile dabei, und wir konnten alles abarbeiten. Im Januar müssen wir die Ergebnisse noch einmal gegenchecken."



HRC

Xavi Vierge: Schnell von der Moto2 auf das Superbike umgewöhnt



WORLDSBK

Loris Baz: Schneller Neuzugang beim deutschen MGM-Bonovo-Action-Team

BMW war mit Neuzugang Scott Redding das zweite Mal testen, sie nutzten die ersten beiden Testtage. Der WM-Dritte schaffte am zweiten Tag eine Bestzeit von 1.39,909. Sein Teamkollege Michael van der Mark war mit 1.30,788 noch einmal etwas mehr als eine Zehntel schneller. Auch das MGM-Bonovo-Action-Team testete mit den neuen Fahrern Loris Baz und Eugene Laverty, der Franzose kam auf 1.40,125, der Ire auf 1.40,397. BMW Motorrad Motorsport-Direktor Marc Bongers zeigte sich zufrieden: „Wir hatten viele neue Dinge dabei, und es war wichtig, sie mit allen vier Fahrern durchzutesten."

Sturz von Lecuona

Bei Honda fuhren die beiden neuen Piloten Iker Lecuona und Xavi Vierge das erste Mal die Werks-Fireblade, und der weltgrößte Hersteller buchte alle drei Testtage. Lecuona war zwar gleich schnell, stürzte jedoch am Vormittag des zweiten Tages in Turn 12 und brach sich den linken kleinen Finger, wonach er aufhören musste. Seine Bestzeit lag bei ca 1.40,430. Vierge legte am dritten Tag noch einmal nach und schaffte 1.40,228. Teamchef Leo Camier schaut voller Zuversicht auf das neue Abenteuer: „Die Fahrer haben sich schnell an das Motorrad gewöhnt, und man sieht, dass sie sehr motiviert sind." ■



WORLDSBK

Ex-Weltmeister Jonathan Rea: Bestzeit, wie bei vielen Wintertests

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Randy Krummenacher, Supersport-Weltmeister von 2019, hat sich mit dem polnischen Wójcik Racing Team geeinigt und wird dort die Yamaha #77 gemeinsam mit Sheridan Morais und Dan Linfoot fahren. Auch Steven Odendaal, Vizeweltmeister 2021, steigt in die Langstecken-WM um. Der 28-jährige Südafrikaner wird die Yamaha R1 von VRD Igol Experiences zusammen mit Florian Alt fahren. Beim werksunterstützten F.C.C.-TSR-Honda-Team wird Gino Rea neben Josh Hook und Mike di Meglio fahren.

ENDURANCE-WM

Beim Team Bolliger Switzerland wird zum 40-jährigen Teamjubiläum neben dem Deutschen Jan Bühn und dem Schweden Jesper Pellijeff der Österreicher Nico Töni die Kawasaki #8 fahren, nachdem sich der 26-Jährige bei seinem Einsatz beim Bol d'Or in dem Team bewährt hat.

IDM SUPERBIKE 1000

Kawasaki bleibt auch 2022 in der IDM, und Emil Weber macht als Teamchef weiter. Der Schweizer hatte wochenlang über die Fortführung seines Engagements gegrübelt. Es wird eine nagelneue ZX-10RR aufgebaut, fahren wird sie der 36-jährige Belgier Bastien Mackels.

IDM SUPERBIKE 1000

Denis Hertrampf hat neben dem Russen Vladimir Leonov Daniel Kartheininger unter Vertrag genommen. Offen ist dagegen die Motorradmarke. Zur Diskussion stehen Yamaha und Ducati. Letztere, falls sie in den IDM-Pool einsteigen.

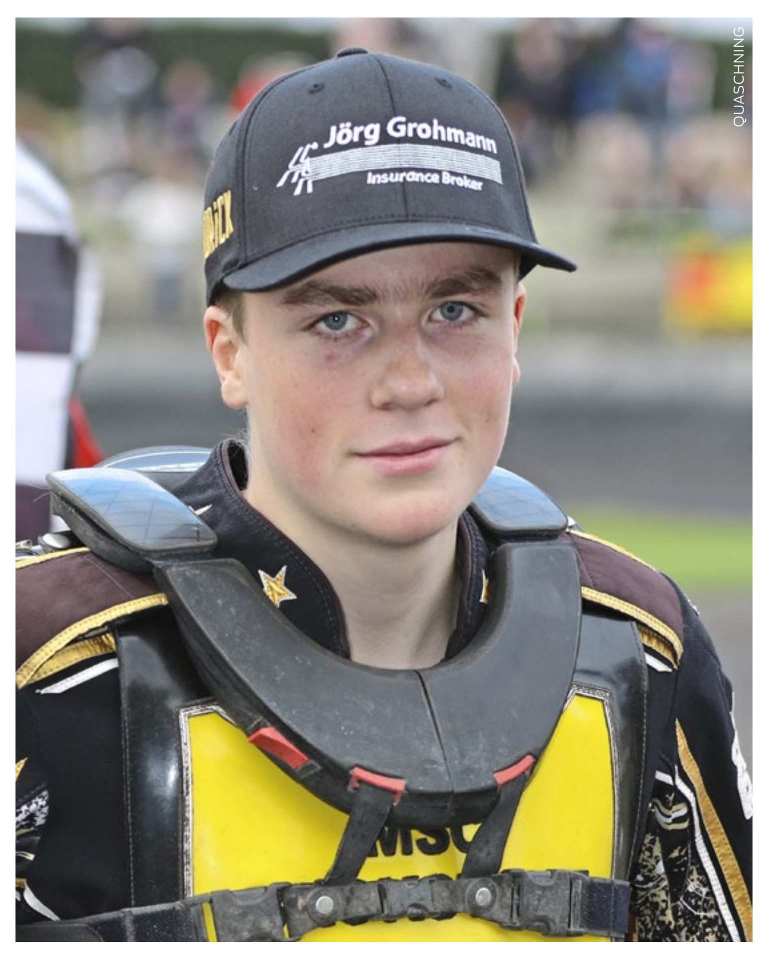
IDM SUPERSPORT 300

Das Team Freudenberg hat den eigentlich zurückgetretenen zweifachen Supersport-300-Vizeweltmeister Scott Deroue verpflichtet. Der 25-jährige Holländer soll dabei die IDM bestreiten und als Testfahrer helfen, die neue KTM RC 390 zu entwickeln.

„Irgendwann im Grand Prix“

Der Holsteiner Norick Blödorn startet diese Saison mit 17 Jahren in drei ausländischen Speedway-Profiligen. Experten trauen dem Nordlicht zu, in die Fahrspuren eines Egon Müller oder Martin Smolinski zu kommen.

Von: **Thomas Schiffner**



QUASCHNING

Sie sind gerade erst 17 Jahre, waren bis vor Kurzem Schüler, haben aber letztes Jahr im In- und Ausland ein Programm abgespult wie ein Profi. Wie viele Rennen waren das? Wie groß waren der Druck und die Belastung?
Im letzten Jahr war ich in vier Ligen unterwegs und stand bei 53 Rennen am Startband. Mit zunehmender Rennpraxis legte sich der Druck, und ich konnte die Wettkämpfe im Verlauf gelassener angehen. Drei Rennen an einem Wochenende waren oftmals eine zeitliche Herausforderung und große Anstrengung. Aber auch hier wuchs ich mit meinen Aufgaben.

Dieses Jahr soll im Speedway-Mutterland Großbritannien eine vierte Liga dazukommen. Wie weit sind da die Verhandlungen fortgeschritten?
Durch die polnische Liga darf ich nur in insgesamt drei Ligen starten. Darunter werde ich definitiv in einer Liga in England vertreten sein. Ob eine dritte Liga in England oder Dänemark hinzukommt, ist derzeit noch offen.

Das heißt mit Starts in Polen, Deutschland, England und eventuell Dänemark beginnt dieses Jahr die erste Vollprofi-Saison. Die Schule ist abgehakt?
Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Den mittleren Bildungsabschluss mit der späteren Option Abitur möchte ich mir offenhalten. Tatsächlich werde ich mich in diesem Jahr sehr auf die Ausübung meines Sports konzentrieren. Auf internationaler Ebene fahren meine gleichaltrigen Mitstreiter auf einem sehr hohen Niveau und zurzeit mehr Rennen als ich. Um überhaupt die Möglichkeit zu bekommen, Profifahrer zu werden, muss ich viele, noch mehr Rennen fahren, um mich im Juniorenbereich behaupten zu können.

> „Um Profifahrer zu werden, muss ich noch viel mehr Rennen fahren, um mich zu behaupten.“
>
> Norick Blödorn

Wie schafft man das, als 17-Jähriger durch mindestens vier Länder zu tingeln, noch ohne einen Führerschein?
Durch die Entscheidung, in England zu starten, sollen für mich die Zeiten im Auto reduziert werden. Ich habe das große Glück, in Großbritannien von Robert Kessler betreut zu werden. Bei ihm werde ich eine zweite komplette Rennausrüstung haben, bei ihm wohnen und seine Werkstatt in Beschlag nehmen. Er wird mich in England von Ort zu Ort fahren, als Mechaniker zur Verfügung stehen, mich vom Flughafen abholen bzw. hinbringen. Demzufolge wird das Flugzeug das Auto mehr und mehr ablösen.

Mit Landshut sind Sie sogar in die 1. Polnische Liga aufgestiegen. Wie koordiniert und organisiert man wöchentliche Renntermine in vier verschiedenen Ländern?
Nicht jede Woche werde ich in vier Ländern unterwegs sein. Außerdem finden die Rennen in England und Dänemark innerhalb der Woche statt, die polnische Liga wird vorrangig an den Wochenenden gefahren.

Wer kümmert sich um die Motorräder? Und woher kommt das sicher nicht geringe Budget für eine Saison?
In England wird es, wie bereits erwähnt, Robbie Kessler sein, der mich unterstützt und mit mir gemeinsam die Motorräder startklar macht. Zu Hause wird es vorrangig mein Vater Guido sein und bleiben, der alles vorbereitet und im Griff hält. Es freut mich sehr, einige Sponsoren dazugewonnen zu haben. Neben den Geldern, die reinkommen, wird aber ein Großteil der Ausgaben weiterhin noch in Eigenleistung getragen.

Die deutsche Bundesliga liegt Corona-bedingt – zu Redaktionsschluss – im dritten Jahr auf Eis. Muss man im Speedway als Deutscher ins Ausland gehen, wenn man Erfolg haben will?
Selbst wenn die Bundesliga gestartet werden würde, würden die Rennen nicht ausreichen, um auf internationaler Ebene konkurrenzfähig zu sein.

Was antworten Sie den Leuten, die sagen, Norick Blödorn sei das größte deutsche Speedwaytalent seit Egon Müller oder Martin Smolinski?
Natürlich bekomme ich öfter mal mit, dass davon erzählt und berichtet wird, jedoch wird mir dieser Status nur ganz selten vermittelt.

Ihr sportliches Ziel?
Eines meiner sportlichen Ziele wäre die Realisierung, Profi-Sportler zu werden. Und wie jeder andere Speedwayfahrer träume ich auch davon, irgendwann im Grand Prix zu fahren. ■

!

Norick Blödorn

Geburtstag: 1. Juni 2004
Geburtsort: Neumünster
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
2018 FIM Youth Gold Trophy 85 ccm
2019 Jugend-Europameister
2019 Bundesligameister (MSC Brokstedt)
2021 Speedway-DM Platz 3
2021 Meister 2. Polnische Liga (AC Landshut)
2021 Bundesligameister (MSC Brokstedt)
2021 U21-WM Platz 7 (nur 2 Rennen, zweimal im Finale)

ALIGN MEDIA

Keine WM mehr, aber immer noch die stärkste Supercross-Serie der Welt

Eine WM kommt später

Endlich, sie fahren wieder. Die besten Supercross-Piloten der Welt kämpfen in den USA ab kommendem Samstag wieder um den populären Titel eines SX-Champions. Stars wie Eli Tomac, Ken Roczen oder Titelverteidiger Cooper Webb kämpfen vier Monate lang über 17 Runden gegen Newcomer wie den Franzosen Dylan Ferrandis oder Chase Sexton. Erstmals allerdings ohne WM-Status – Promoter Feld hat den Vertrag mit der FIM gekündigt. Der Weltverband will noch dieses Jahr eine eigene Supercross-WM präsentieren.

Von: **Frank Quatember**

Kurz vor Weihnachten ließ der Weltverband FIM die Bombe platzen. Details zum Fahrerfeld oder ein Kalender der geplanten WM sind allerdings noch nicht bekannt. So oder so, die amerikanische „AMA Supercross Championship“ hat neben dem viele Jahre bewährten Know-how die Topstars der Szene und potente Sponsoren unter Vertrag. Außerdem kehrt die Serie gerade trotz Corona-Rekordzahlen zur Normalität zurück, die Regelungen zu Masken, Kontaktbeschränkungen oder Zuschauerlimits wurden auf ein Minimum reduziert. Allerdings sorgt der schleppende Vorverkauf für den traditionellen Auftakt am Samstag in Anaheim für Stirnrunzeln.

Der aktuelle 450er-Champion Cooper Webb steht natürlich im Ranking der Favoriten ganz oben. Mental-Monster Webb führt das Werksteam der Mattighofener an und wird alles geben, um seinen dritten WM-Titel einzufahren. In Bestform ist Webb kaum zu schlagen. Neu sind die komplett überarbeitete KTM 450 SX-F und Trainer Michael Byrne, der Aldon Baker ersetzt. Ebenfalls neu hinzu kam vom Team Star-Yamaha Aaron Plessinger, seit langem mit Webb befreundet. Die überraschende Personalie wird für viel Spaß im Team sorgen, denn beide pflegen ihr Hillbilly-Image sorgfältig, und das kommt bei den Fans hervorragend an. Darüber hinaus ist der 25-jährige Country-Boy Plessinger durchaus in der Lage, Top-5-Plätze einzufahren, und dazu kommt nun noch die Factory-KTM. Dritter im Bunde der orangenen Musketiere bleibt der Franzose Marvin Musquin, der mit 32 Jahren wohl seine Abschiedstournee geben wird. Der eine oder andere Achtungserfolg ist möglich, aber nach zwölf Jahren Amerika wird es Zeit, „Adieu“ zu sagen. Neben David Vuillemin und Jean-Michael Bayle bleibt Musquin einer der ganz wenigen Franzosen, die es geschafft haben, sich in die Herzen der US-Fans zu fahren.



HRC

Große Sprünge: Ken Roczen will in seiner elften Saison endlich den Titel

Elfte Saison für Roczen

Das gilt natürlich auch für Hondas Ken Roczen, der 2012 nur ein Jahr nach Musquin seine große US-Karriere startete. Seitdem ist vieles passiert, doch eines hat sich nicht geändert: Der Thüringer ist auch kommende Saison der Fahrer, den es zu schlagen gilt. Sein Traum vom Supercross-Titel ist noch aktuell, doch dafür müsste wirklich alles passen. Die schmerzhafte Niederlage gegen Erzfeind Webb abhaken, die Starts optimieren und zur alten „Ich bin der Größte“-Denke zurückfinden – nur dann wird der Mattstedter Ehrenbürger eine Chance auf den Titel haben.



ALIGN MEDIA

Titelverteidiger und Abschiedstourer: Cooper Webb (#2) neben Marvin Musquin (#25)

Neben Roczen geht Chase Sexton auf der zweiten HRC-Honda in die Rennen. Der 22-Jährige aus Illinois sorgte in der vergangenen SX-Saison als 450er-Rookie einige Male für Aufsehen und erreichte mehrfach das Tagespodium. Sexton ist jung, hungrig, schnell und ähnelt von der Mentalität her Cooper Webb. Zu den Geheimfavoriten zählt er auf jeden Fall.

Für das meiste Aufsehen in diesem Jahr sorgte Eli Tomac. Der SX-Champ von 2020 verließ nach sechs Jahren die Grünen und wechselte zu Yamaha. Ein großer und vielleicht finaler Schritt für den 28-Jährigen, der wohl keine finanziellen Gründe hatte. Tomac hatte die Motivation im Team Kawasaki verloren. Doch ob er auf seiner neuen Star-Racing-Yamaha in den berühmten „Beast-Mode" zurückfindet, ist fraglich. Schließlich zählt für ein Schwergewicht wie Eli Tomac nur eines – der Titel.

Geheimfavorit Ferrandis

Kein Neuling auf der Factory-Yamaha, aber die unumstrittene Nr. 1 der Geheimfavoriten ist Dylan Ferrandis. Der Franzose kommt beflügelt vom Gewinn der US-Motocross-Meisterschaft, wo er Roczen, Webb und Tomac zumeist klar beherrschte. Warum sollte ihm das nicht auch in der Halle gelingen? Immerhin hat er bereits zwei 250er-SX-Pokale in der Tasche. Der Schlüssel zum Erfolg beim langhaarigen Franzosen bleibt der Start, bislang sein einziger Schwachpunkt.

Für das Kawasaki-Werksteam gehen Jason Anderson und Adam Cianciarulo in die Rennen. „El Hombre" Anderson gewann 2018 überraschend den SX-Titel, danach versank der zuweilen wilde US-Boy meist in der Versenkung. Der Wechsel auf ein anderes (besseres?) Motorrad könnte Anderson eventuell den nötigen Kick geben. Teamkollege Adam Cianciarulo hofft dagegen, dass seine besten Tage noch kommen. Der 25-Jährige geht seine dritte 450er Saison an und muss jetzt oder nie abliefern. Bisher war das Motto von Cianciarulo: Sieg oder Krankenhaus, meist endete der Spaßvogel aus Florida in Letzterem.

Die Quoten auf den Tagessieg zum Auftakt in Anaheim 1 müssten deutlich zugunsten von GasGas-Pilot Justin Barcia ausfallen. Das Kunststück, wie „Bam Bam" dreimal hintereinander den Opener zu gewinnen, ist zumindest rekordverdächtig. Doch das kann für einen Top-Piloten wie Barcia nicht das Ziel sein, sondern endlich ein Platz auf dem Gesamtpodium der Serie.

Last but not least bleibt das Rockstar-Husqvarna-Team mit Dean Wilson, Zach Osborne und Malcolm Stewart zu nennen. Alle drei sind in der Lage, an einem guten Tag die Top 5 oder gar das Podium zu erreichen. Wie viele gute Tage es am Ende sein werden, ist die spannende Frage. Das gilt auch für den Ex-GP-Piloten Max Anstie. Der Brite versucht erneut sein Glück indoor, dieses Jahr auf einer KTM. ■



HRC

Mit 27 noch Weltklasse: Roczen

US-SX-TERMINE 2022

08.01.	Anaheim 1	(Kalifornien)
15.01.	Oakland	(Kalifornien)
22.01.	San Diego	(Kalifornien)
29.01.	Anaheim 2	(Kalifornien)
05.02.	Glendale	(Arizona)
06.02.	Indianapolis	(Indiana)
12.02.	Anaheim 3	(Kalifornien)
19.02.	Minneapolis	(Minnesota)
26.02.	Arlington	(Texas)
05.03.	Daytona Beach	(Florida)
12.03.	Detroit	(Michigan)
19.03.	Indianapolis	(Indiana)
26.03.	Seattle	(Washington)
09.04.	St. Louis	(Missouri)
16.04.	Atlanta	(Georgia)
23.04.	Foxborough	(Massachus.)
30.04.	Denver	(Colorado)
30.04.	Salt Lake City	(Utah)

TEILNEHMER 2022*

2	Cooper Webb (USA)	KTM
3	Eli Tomac (USA)	Yamaha
7	Aaron Plessinger (USA)	KTM
9	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
10	Justin Brayton (USA)	Honda
11	Kyle Chisholm (USA	Yamaha
14	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
15	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
16	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
17	Joey Savatgy (USA)	KTM
21	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
25	Marvin Musquin (F)	KTM
27	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
34	Max Anstie (GB)	KTM
51	Justin Barcia (USA)	GasGas
94	Ken Roczen (D)	Honda
	Kai Haase (D)	Suzuki

*17 Fahrer ausgewählt

NACHRICHTEN

KHOMITSEVICH FÜHRT ZUR HALBZEIT

Zwischen Weihnachten und Silvester fanden in Togliatti die ersten zwei von vier Finalläufen der Russischen Eisspeedwaymeisterschaft statt. Weltmeister Dinar Valeev konnte wegen Verletzung nicht teilnehmen, ist aber für den GP 2022 gesetzt. Nach den zwei Läufen an der Wolga führt Dmitry Khomitsevich mit 26 Punkten vor Dmitry Solyannikov (25), Nikita Bogdanov (24) und Dmitry Koltakov (23). Daniil Iwanov stürzte am ersten Tag schwer und kam mit inneren Verletzungen ins Krankenhaus. Igor Kononov (19 Punkte) rangiert nur auf Platz 6. Die ersten zwei der Meisterschaft qualifizieren sich für die WM-Quali am 15.01. in Örnsköldsvik.

JACOBI BLEIBT IM MXGP

Erfreuliche Nachrichten aus der Motocross-WM. Der Thüringer Henry Jacobi erhielt beim Honda-Team von Jacky Martens einen Vertrag für die kommende Saison in der MXGP-Klasse. Neuer Teamkamerad wird der Italiener Ivo Monticelli, außerdem wurde Petr Polak (CZ) für die MX2-WM verpflichtet. Auch das von Justin Amian geleitete DIGA Procross-Team stellte sich neu auf und fährt 2022 mit Werksunterstützung auf KTM mit Thomas Kjer-Olsen (MXGP) und Liam Everts (MX2).

CHAREYRE MUSS GEHEN

Für den achtfachen Supermoto-Weltmeister Thomas Chareyre ist 2022 im L30-Team von Ivan Lazzarini, dem offiziellen TM-Werksteam, kein Platz mehr. Der Franzose hatte beim WM-Finale versucht, den späteren Weltmeister Marc-Reiner Schmidt mit unfairen Attacken von der Bahn zu räumen. Schmidts neuer Teamkollege bei L30 wird der Italiener Elia Sammartino. Chareyre wechselt in das TM-Satelliten-Team SMX Racing. Der Wormser Markus Class fährt die WM im Team RedMoto-Honda.



Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



RS 6, 2022, rot, Leder schwarz, viele Extras, ohne Zulassung und km, Nettoexport möglich, 148.600,- €.Tel. 0172/8667555

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW 2000 CS Coupé, silber, sensationeller Originalzustand, VB 63.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



633 CSi Schalter, Bj. 7/1976,110000 km, polaris, Leder blau, H-Kennz., TÜV 05/23, Fahrzeug ist in der Toskana gelaufen, daher guter Erhaltungszustand. Seit 2014 in Deutschland beim gleichen Halter. Viele Neuteile, fährt sehr schön, über 6.000,- € investiert, diverse Rechnungen und Dokumente vorhanden. VB 19.900,- €. Tel. 0151/42311316

mehr: motor-klassik.de Nr. 57686

Ferrari



1956/67 Ferrari 275 Cabriolet GTS, für Sammlungsaufbau ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari 328 GTS gesucht. 0171-4167106 H

Ford

Ford Econoline Van, 1972, super Originalzustand, extrem wenig Laufleistung, ein Auto für Kenner und Liebhaber, ultra selten in diesem Zustand, vielleicht sogar einzigartig. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



2005 Ford GT Sportwagen der Superlative, leistungsgesteigert ca. 800 PS, Heffner Umbauten. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar



ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini



Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Mercedes



300 SL Flügeltürer, Bj. 1955, matching numbers, Zentralverschlussfelgen ab Werk, DB 353 hellblau, originales Interieur. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



1954 Mercedes 300 SL Flügeltürer, kompl. Historie und Dokumentation, Technik „frisch“ überholt / leistungsgesteigert. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

300 SEL 6.3 Ltr, Bj. 1969, sensationeller Originalzustand, 26.000 km! Schweizer Erstauslieferung, ein Auto für Kenner und Liebhaber, 2. Hd., VB 145.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



1969-1971 perfektes Mercedes W 111 Cabrio, 6 oder 8 - Zylinder.
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



1963/71 Mercedes 280 SL Pagode, kein US, perfekt und wenig km ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche



1972/73 Porsche 911 2.7 RS Originalfahrzeug mit Nachweis … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

1973 Porsche 911 2,7 RS Lightweight, originales, echtes Auto; sehr gut dokumentierte Historie, sehr aufwendig von Topadresse restauriert, Spitzenfahrzeug! Weiß mit rotem Schriftzug. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

964 Turbo S Leichtbau, nur 86 Exemplare gebaut. Wenig Kilometer, top gepflegter Originalzust. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Smart

www.berlin-tuning.com H



Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<< Wir beraten Sie gerne: www.feine-cabrios.de info@feine-cabrios.de FON: +49-8453-347467 H



Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

MOTOR SPORT aktuell

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 4/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

F1-Finale mit Beigeschmack

Zum Abu-Dhabi-Grand-Prix MSa 1–3/2022

Leider hat sich auf der letzten Titelseite ein Druckfehler eingeschlichen: Die Schlagzeile müsste eigentlich heißen: „Masi entthront King Lewis“. Schade, dass ein bis kurz vor Schluss einigermaßen gut verlaufenes Rennen durch eine unverständliche Entscheidung unter Missachtung (oder spezieller Interpretation) der eigenen Regeln zerstört wurde und das Resultat mit dem Verlauf des eigentlichen Rennens überhaupt nichts mehr zu tun hat. Möge Max Verstappen seinen geschenkten Titel genießen …

Stephan Matthys,
CH-8122 Binz

Die vielen einseitigen Leserbriefe zum Formel-1-Finale kann ich nicht nachvollziehen. Fakt ist, dass Mercedes und Lewis Hamilton sieben Mal in Folge verdient Weltmeister geworden sind. 2021 hat Red Bull mit Max Verstappen stark aufgeholt und uns allen einen grandiosen Showdown geliefert. Auf eine solch spannende Saison haben alle Formel-1-Fans lange gewartet. In Abu Dhabi sah Hamilton wie der sichere Sieger aus. Dann wendete sich das Blatt, und mit etwas Glück konnte Verstappen einen verdienten WM-Sieg feiern. Es ist doch mehr als verständlich, dass das gesamte Mercedes-Team nach diesem verrückten Rennausgang Emotionen zeigte und gegen die Entscheidung Protest einlegte. Nachdem sich die Wogen etwas geglättet hatten, wurde der Protest zurückgenommen und Verstappen zur WM gratuliert. Das zeigt ein sportlich faires Verhalten.

Alfred Knoche,
34327 Körle

BILD DER WOCHE



CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

Baustelle in Spa: Neben der Anfahrt zur Eau Rouge wurde alles platt gemacht

Es genügt nicht, den Funk der Teamleiter mit dem Rennleiter Masi zu verbieten (wie von Ross Brawn vorgeschlagen). Es muss das Regelwerk wie folgt verbessert werden:

1. Bei Safety-Car-Einsätzen muss die Boxengasse sofort geschlossen werden – wie bei einigen US-Serien praktiziert.
2. Während einer Rennunterbrechung dürfen in der Boxengasse keine Setup-/Reifenänderungen vorgenommen werden.
3. Ab Restdistanz von fünf Rennrunden ist statt einer Safety-Car-Phase stets ein fliegender Re-Start in bereinigter Rangfolge durchzuführen.
4. Um die gefährliche „Q3-Rudelbildung“ zu vermeiden, wird für Q3 eine Einfahr-Rangfolge (nach Q2-Zeiten) mit Zeitabstand festgelegt.

Mit solchen Verbesserungen könnte man Fehlentscheidungen und ungerechte Ergebnis-Verschiebungen vermeiden.

Jürgen Rapp,
70378 Stuttgart-Hofen

Man kann Verstappen lieben oder ablehnen. Aber wer hat denn in den letzten Jahren am meisten für spektakuläre Szenen, Action und hitzige Debatten während und nach den Rennen gesorgt? Das Finale hat vielleicht einen Beigeschmack, ist aber meines Erachtens regelkonform. Andere F1-Ikonen sind sich früher zum Erreichen ihrer Ziele in die Karre gefahren. Nichts gegen die überragende Performance vom Mercedes nach der Hybridisierung. Doch zu perfekt wird dann auf Dauer doch fad. Sport lebt durch Emotionen. Ich hoffe, dass Red Bull den Preis für die Fahrer-WM nicht im nächsten Jahr bezahlt.

Michael Thomae,
D-32427 Minden

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 05. Januar

20.00	Formel-1-Klassiker, Suzuka 2000	Sky Sport F1*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Donnerstag, 06. Januar

ab 14.00	Formel 1, Race to Perfection (7 Folgen)	Sky Sport F1*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Freitag, 07. Januar

16.00	Formel-1-Klassiker, Abu Dhabi 2010	Sky Sport F1*
20.00	Formel-1-Klassiker, Hungaroring 2001	Sky Sport F1*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Samstag, 08. Januar

11.30	Formel 1 2021, Rennen Zandvoort	Sky Sport F1*
16.00	Formel-1-Klassiker, Suzuka 2011	Sky Sport F1*
20.00	Formel-1-Klassiker, Magny-Cours 2002	Sky Sport F1*
ab 20.55	Div. Rallye-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*
21.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
22.00	Formel 1 2021, Rennen Monaco	Sky Sport F1*

Sonntag, 09. Januar

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
ab 15.50	NASCAR Cup 2021, Atlanta & Darlington	Motorvision TV*
16.00	Formel-1-Klassiker, Interlagos 2012	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.00	Formel-1-Klassiker, Suzuka 2003	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, Rennen Baku	Sky Sport F1*
23.30	Rallye Dakar, Highlights Etappe 1–7	Eurosport 1

Montag, 10. Januar

16.00	Formel-1-Klassiker, Neu-Delhi 2013	Sky Sport F1*
20.00	Formel-1-Klassiker, Spa 2004	Sky Sport F1*
ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 2021, Rennen Le Castellet	Sky Sport F1*
23.30	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Dienstag, 11. Januar

17.30	Formel-1-Klassiker, Las Vegas 1981 (Zus.)	Sky Sport F1*
20.00	Formel 1 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
23.30	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Livestream/Internet

Samstag, 08. Januar

ca. 06.00	Gulf 12 Hours, Rennen 1. Teil **LIVE**	YouTube
ca. 14.15	Gulf 12 Hours, Rennen 2. Teil **LIVE** auch: www.gulf12hours.com	YouTube

Sonntag, 09. Januar

ca. 12.00	DNLS, 3. Lauf **LIVE** (Simracing) auch: YouTube	vln.de

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

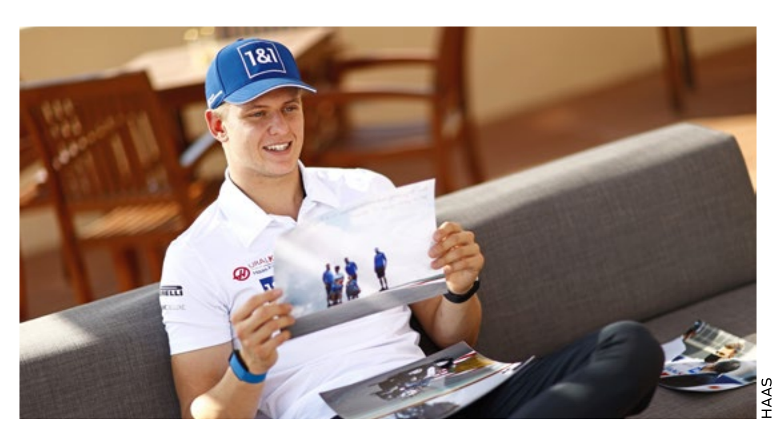
Automobil

01.–14.01.	Cross-Country-WM, Rallye Dakar	KSA
08.01.	Gulf 12 Hours, 12h-Rennen Abu Dhabi	UAE

Motorrad

01.–14.01.	Cross-Country-WM, Dakar	KSA
08.01.	US-Supercross, Anaheim	USA

Vorschau


HAAS

Formel-1-Interview: Mick Schumacher zieht nach seiner Rookie-Saison Bilanz



WTCR

WTCR-Rückblick: Zahlen und Fakten zur Tourenwagen-Königsklasse


AUDI

Rallye Dakar: Zwischenbericht aus den Zweirad- und Vierrad-Klassen



HRC

Supercross-WM: Saisonauftakt in Anaheim – wird Ken Roczen (#94) vorne sein?

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2021" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → D646

Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Name und Wohnort der Gewinner in unseren Medien vor. Im Gewinnfall werden Ihre Adressdaten gegebenenfalls zur Gewinneinlösung an das Unternehmen weitergeleitet, von dem der Sachpreis bezogen wurde. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Nähere Informationen dazu finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2021 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/SSP/SSP300 F______ Straßensport national
G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle
K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300
P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- **Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)?** ☐ Besitze keines

Marke ____________________ Typ ____________________ PS ______

Reifen, Marke ____________________

- **Folgende Firmen sind z.T. im Motorrad-Rennsport engagiert. Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!**

Gut sind Produkte von:

Bremsbeläge	☐ alpha Technik ☐ AP-Racing ☐ Braking ☐ Brembo ☐ Carbone Lorraine ☐ EBC ☐ Ferodo ☐ Hi-Q ☐ Lucas/TRW ☐ Premier ☐ Saito ☐ SBS
Auspuffanlagen	☐ Akrapovic ☐ Arrow ☐ BOS ☐ BSM ☐ Devil ☐ G.P.R. ☐ Hattech ☐ Laser ☐ LeoVince ☐ Micron ☐ MIVV ☐ Remus ☐ SC Project ☐ Scorpion ☐ Sebring ☐ Shark ☐ Termignoni ☐ Yoshimura
Fahrwerke	☐ alpha Technik ☐ Bitubo ☐ HH-Racetech ☐ Hyperpro ☐ Marzocchi ☐ Öhlins ☐ Showa ☐ SO-Products ☐ Wilbers ☐ Wirth ☐ Wössner ☐ WP-Suspension ☐ YSS ☐ Zupin
Öle/Schmierstoffe	☐ Agip/eni ☐ Bel-Ray ☐ Castrol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motorex ☐ Motul ☐ Repsol ☐ Shell ☐ Valvoline
Straßenreifen	☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli
Rennreifen	☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli
Motorradbekleidung	☐ alpinestars ☐ Arlen Ness ☐ AXO ☐ Berik ☐ BÜSE ☐ Dainese ☐ Dane ☐ Daytona ☐ FLM ☐ Furygan ☐ Gimoto ☐ Hein Gericke ☐ HELD ☐ IXS ☐ Kushitani ☐ Mugen Race ☐ Schwabenleder ☐ Sidi ☐ Spidi ☐ Spyke ☐ Vanucci
Helme	☐ AGV ☐ Airoh ☐ Arai ☐ BMW ☐ HJC ☐ Lazer ☐ LS2 ☐ Nolan ☐ Schuberth ☐ Scorpion ☐ Shark ☐ Shoei ☐ Suomy ☐ X-lite
Pflegemittel	☐ Aral ☐ Caramba ☐ Castrol ☐ Hein Gericke ☐ Motul ☐ Procycle ☐ S100/Dr. Wack ☐ Sonax
Uhren	☐ Breitling ☐ Certina ☐ Festina ☐ G-Shock ☐ Lotus ☐ Tissot ☐ Tudor

- **Und welche Produkt-Bereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?**

☐ Bremsbeläge ☐ Auspuffanlagen ☐ Fahrwerke ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Straßenreifen
☐ Rennreifen ☐ Motorradbekleidung ☐ Helme ☐ Pflegemittel ☐ Uhren

- **Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Motorräder, Autos oder Motorsport unterhalten?**

______ mal privat ______ mal beruflich

RACER DES JAHRES 2021 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/SSP/SSP300 F______ Straßensport national
G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle
K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300
P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- **Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)?** ☐ Besitze keines

Marke ____________________ Typ ____________________ PS ______

Reifen, Marke ____________________

- **Folgende Firmen sind z.T. im Motorrad-Rennsport engagiert. Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!**

Gut sind Produkte von:

Bremsbeläge	☐ alpha Technik ☐ AP-Racing ☐ Braking ☐ Brembo ☐ Carbone Lorraine ☐ EBC ☐ Ferodo ☐ Hi-Q ☐ Lucas/TRW ☐ Premier ☐ Saito ☐ SBS
Auspuffanlagen	☐ Akrapovic ☐ Arrow ☐ BOS ☐ BSM ☐ Devil ☐ G.P.R. ☐ Hattech ☐ Laser ☐ LeoVince ☐ Micron ☐ MIVV ☐ Remus ☐ SC Project ☐ Scorpion ☐ Sebring ☐ Shark ☐ Termignoni ☐ Yoshimura
Fahrwerke	☐ alpha Technik ☐ Bitubo ☐ HH-Racetech ☐ Hyperpro ☐ Marzocchi ☐ Öhlins ☐ Showa ☐ SO-Products ☐ Wilbers ☐ Wirth ☐ Wössner ☐ WP-Suspension ☐ YSS ☐ Zupin
Öle/Schmierstoffe	☐ Agip/eni ☐ Bel-Ray ☐ Castrol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motorex ☐ Motul ☐ Repsol ☐ Shell ☐ Valvoline
Straßenreifen	☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli
Rennreifen	☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli
Motorradbekleidung	☐ alpinestars ☐ Arlen Ness ☐ AXO ☐ Berik ☐ BÜSE ☐ Dainese ☐ Dane ☐ Daytona ☐ FLM ☐ Furygan ☐ Gimoto ☐ Hein Gericke ☐ HELD ☐ IXS ☐ Kushitani ☐ Mugen Race ☐ Schwabenleder ☐ Sidi ☐ Spidi ☐ Spyke ☐ Vanucci
Helme	☐ AGV ☐ Airoh ☐ Arai ☐ BMW ☐ HJC ☐ Lazer ☐ LS2 ☐ Nolan ☐ Schuberth ☐ Scorpion ☐ Shark ☐ Shoei ☐ Suomy ☐ X-lite
Pflegemittel	☐ Aral ☐ Caramba ☐ Castrol ☐ Hein Gericke ☐ Motul ☐ Procycle ☐ S100/Dr. Wack ☐ Sonax
Uhren	☐ Breitling ☐ Certina ☐ Festina ☐ G-Shock ☐ Lotus ☐ Tissot ☐ Tudor

- **Und welche Produkt-Bereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?**

☐ Bremsbeläge ☐ Auspuffanlagen ☐ Fahrwerke ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Straßenreifen
☐ Rennreifen ☐ Motorradbekleidung ☐ Helme ☐ Pflegemittel ☐ Uhren

- **Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Motorräder, Autos oder Motorsport unterhalten?**

______ mal privat ______ mal beruflich

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2021" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ D646
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**MOTORSPORT *aktuell*** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der oben abgedruckten Einverständniserklärung (*) einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X .... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Ich lese...

MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Motorrad-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoGP/Moto2/Moto3	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Superbike-/Supersport-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Moto3-Junior-WM/Moto2-EM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Northern Talent Cup	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IDM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supermoto-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Motocross-/ Supercross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Endurance-WM (EWC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MX-Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Enduro-/Superenduro-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rally-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Offroad/Bahnsport	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Seitenwagen-WM	☐	☐	☐	☐	☐

4

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**MOTORSPORT *aktuell*** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der oben abgedruckten Einverständniserklärung (*) einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X .... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Ich lese...

MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Motorrad-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoGP/Moto2/Moto3	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Superbike-/Supersport-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Moto3-Junior-WM/Moto2-EM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Northern Talent Cup	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IDM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supermoto-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Motocross-/ Supercross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Endurance-WM (EWC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MX-Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Enduro-/Superenduro-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rally-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Offroad/Bahnsport	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Seitenwagen-WM	☐	☐	☐	☐	☐

3

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart